

ENQUETES SUR LA MOBILITE DE LOISIRS DU CANTON DE VAUD

RAPPORT ANALYTIQUE DES ENQUETES LOISIRS DE L'ETE 2023
ET DE L'HIVER 2023-24

MARS 2025



IMPRESSUM

Comité de pilotage des études

DGMR - Vaud : Christian Liaudat, Lucas Meylan

EPFL : Florian Masse, Guillaume Drevon

Mandant(s)

DGMR - Vaud : Christian Liaudat, Lucas Meylan

Auteur

Dr. Florian Masse

Collaborateur scientifique Post-Doc | LaSUR (géographe)

Renseignements

Dr. Florian Masse, florian.masse@epfl.ch

Dr. Guillaume Drevon, guillaume.drevon@epfl.ch

Prof. Vincent Kaufmann, vincent.kaufmann@epfl.ch

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Faculté de L'Environnement Naturel, Architectural et Construit

Laboratoire de Sociologie Urbaine

ENAC – Impressum

Mars 2025

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui des commanditaires.

TABLE DES MATIERES

I.	Introduction	6
II.	Les séjours de loisirs	9
A.	Durée du séjour	10
B.	Destinations des courts séjours	11
C.	Modes de transport privilégiés	22
D.	Enseignements à propos des courts séjours.....	29
III.	Les excursions de loisirs	32
A.	Choix de localisations des excursions.....	33
B.	Rythmes des excursions	45
C.	Logiques de mobilité	49
D.	Enseignements à propos des excursions.....	53
IV.	Les loisirs quotidiens	56
A.	Diversité des pratiques récréatives	57
B.	Déterminants des comportements de déplacements.....	64
C.	Enseignements à propos des loisirs quotidiens.....	72
V.	Conclusion générale et recommandations stratégiques.....	75
VI.	Annexes	81

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Influence de la durée du court séjour sur le choix de mode de transport en été .	23
Tableau 2 : Influence de la durée du court séjour sur le choix de mode de transport en hiver	24
Tableau 3 : Probabilité de choisir la voiture plutôt qu'un autre mode pour l'excursion	51
Tableau 4 : Probabilité de choisir la voiture plutôt qu'un autre mode pour le loisir récurrent..	69

TABLE DES CARTES

Carte 1 : Principales destinations des courts séjours en Suisse	12
Carte 2 : Principales destinations des excursions en Suisse	34

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Durée des séjours	10
Figure 2 : Durée des séjours en fonction de l'âge	11
Figure 3 : Principales destinations des courts séjours en Suisse pendant l'été en fonction de l'âge	14
Figure 4 : Principales destinations des courts séjours en Suisse pendant l'hiver en fonction de l'âge	15
Figure 5 : Principales destinations des courts séjours en Suisse pendant l'été en fonction de la taille du ménage	16
Figure 6 : Principales destinations des courts séjours en Suisse pendant l'hiver en fonction de la taille du ménage	17
Figure 7 : Motivations déterminants le choix de localisation du court séjour en été	19
Figure 8 : Motivations déterminants le choix de localisation du court séjour en hiver.....	20
Figure 9 : Choix modal en fonction du lieu du court séjour en été.....	25
Figure 10 : Choix modal en fonction du lieu du court séjour en hiver	26
Figure 11 : Choix modal en fonction des logiques de choix modal en été	27
Figure 12 : Choix modal en fonction des logiques de choix modal en hiver	28
Figure 13 : Choix de localisation des excursions estivales en fonction de l'âge	35
Figure 14 : Choix de localisation des excursions hivernales en fonction de l'âge.....	36
Figure 15 : Choix de localisation des excursions estivales en fonction du type de ménage ..	38
Figure 16 : Choix de localisation des excursions hivernales en fonction du type de ménage	39
Figure 17 : Choix de localisation des excursions estivales en fonction du niveau de revenu	40
Figure 18 : Choix de localisation des excursions hivernales en fonction du type du niveau de revenu	41
Figure 19 : Motivations au choix de localisation de l'excursion estivale par classes d'âge	42
Figure 20 : Motivations au choix de localisation de l'excursion hivernale par classes d'âge ..	43
Figure 21 : Distribution des excursions dans la semaine par classe d'âge.....	46
Figure 22 : Distribution des excursions estivales dans la journée par classe d'âge.....	47
Figure 23 : Distribution des excursions hivernales dans la journée par classe d'âge	48
Figure 24 : Pratiques récréatives estivales récurrentes en fonction de l'âge	58
Figure 25 : Pratiques récréatives hivernales récurrentes en fonction de l'âge.....	59
Figure 26 : Pratiques récréatives estivales (orange) et hivernales (bleu) récurrentes en fonction du genre déclaré	60
Figure 27 : Activités de loisirs récurrentes en été selon le type de paysage.....	61
Figure 28 : Activités de loisirs récurrentes en hiver selon le type de paysage	62
Figure 29 : Distances moyennes à vol d'oiseau parcourues pour le loisir quotidien en fonction des logiques de choix modal	65
Figure 30 : Parts modales estivales en fonction des logiques de choix modal	66
Figure 31 : Parts modales hivernales en fonction des logiques de choix modal.....	67

I. INTRODUCTION

LES MOBILITÉS DE LOISIRS EN QUESTION

En 2015, chaque habitant suisse réalise en moyenne 1,3 déplacement de loisirs par jour, parcourant 14,8 km et 43 minutes dans le pays, auxquels s'ajoutent 4,2 km supplémentaires effectués à l'étranger. Ainsi, les déplacements de loisirs totalisent en moyenne 19 km par jour et par personne, représentant près de 40% des distances quotidiennes totales parcourues (Pini, Giacomel, Martin, 2018).

Les loisirs quotidiens, bien que motivés par un besoin de proximité résidentielle, demeurent largement diffus dans l'espace, ce qui soulève des questions d'accessibilité et d'équité territoriale. Il existe par ailleurs de fortes inégalités spatiales d'accès aux loisirs, culture en ville, consommation et divertissement en zones d'activités, activités de plein air et nature en milieu rural, etc. Par exemple, les manifestations sportives génèrent en moyenne des trajets plus longs que les autres loisirs (16,4 km en 2015), tandis que les sorties gastronomiques et les activités extérieures non sportives se caractérisent par des déplacements plus courts, souvent inférieurs à 2 km. De plus, selon Schlich et al. (2004), Le budget de temps libre est dominé par les interactions sociales avec des amis ou des proches, et la dissolution des structures familiales fixes ainsi que l'expansion croissante des réseaux sociaux, amplifie donc la distance de déplacement pour les activités sociales.

La question de la "proximité" dans le choix des loisirs quotidiens suscite ainsi un intérêt croissant dans les recherches sur la mobilité urbaine et les pratiques sociales. Ce concept est d'ores et déjà de plus en plus pertinent dans le cadre de la planification urbaine, notamment pour encourager une mobilité plus durable et réduire les distances parcourues au quotidien. La proximité étant souvent un critère central dans la sélection d'activités de loisirs, cet enjeu interroge l'effet "barbecue", c'est-à-dire l'hypothèse de déplacements "compensatoires" pour échapper à un cadre de vie urbain perçu comme dense, intense ou stressant. Bien que les résidents des centres urbains denses ne montrent pas une tendance significative à compenser leur cadre de vie par des déplacements vers des espaces moins denses pour leurs loisirs quotidiens, leurs loisirs occasionnels restent dissociés de leur environnement résidentiel (Pini, Giacomel, Martin, 2018).

Dans sa thèse, S. Munafò (2016) souligne que les déplacements de loisirs des habitants des quartiers urbains et périurbains suisses montrent une constance dans la fréquence et l'étendue de leur mobilité de loisirs. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, ces déplacements ne sont pas forcément motivés par une volonté de fuir les densités urbaines. Les résidents des zones urbaines denses tendent en effet à maintenir des habitudes de mobilité similaires aux habitants périurbains, tant pour les déplacements quotidiens que pour les loisirs de week-end. La question de sédentariser les citoyens par des aménagements de proximité se révèle donc plus complexe que prévu, car elle ignore les aspirations profondes des individus à diversifier leurs expériences spatiales et sociales.

Enfin, la consommation de kilomètres n'est pas uniquement motivée par des considérations pratiques ou économiques, mais aussi par le désir de changer temporairement de cadre, de rythme et de sociabilités. Ainsi, l'idée de limiter les déplacements en proposant des alternatives locales, telle qu'un jardin en centre-ville, peut parfois paraître inadaptée aux attentes des citoyens, pour qui ces déplacements répondent avant tout à des besoins de rupture avec leur quotidien. En outre, Munafò et Pearce (2016) montrent que ces aspirations évoluent avec le

cycle de vie des individus, les ménages ajustant leurs attentes et leur cadre de vie en fonction de leur situation personnelle.

CONTEXTE GÉNÉRAL DES COMPORTEMENTS DE LOISIRS EN SUISSE : ENJEUX ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET TERRITORIAUX.

Les pratiques de loisirs des résidents suisses sont influencées par divers facteurs économiques, sociaux et territoriaux, reflétant les spécificités culturelles et géographiques du pays. Ces activités jouent un rôle essentiel dans la vie quotidienne, contribuant au bien-être individuel et collectif, tout en ayant des implications significatives sur l'économie et l'aménagement du territoire.

Enjeux économiques

Le secteur du tourisme, étroitement lié aux activités de loisirs, représente environ 3% du Produit Intérieur Brut (PIB) de la Suisse et génère plus de 150 000 emplois en équivalents temps plein ([Parc Naturel Gruyère](#)). Cette contribution économique souligne l'importance des loisirs dans le dynamisme économique du pays. Cependant, la dépendance économique au tourisme peut poser des défis, notamment en termes de durabilité et de résilience face aux fluctuations saisonnières et aux crises globales.

Enjeux sociaux

Les loisirs en plein air, tels que la randonnée, le pique-nique et les excursions, sont extrêmement populaires en Suisse, avec une participation de 97% de la population ([BFS](#)). Ces activités favorisent la cohésion sociale et améliorent la santé publique. Toutefois, l'accès inégal aux infrastructures de loisirs et les disparités régionales peuvent créer des inégalités sociales, limitant la participation de certains groupes aux activités de loisirs.

Enjeux territoriaux

La Suisse dispose d'un réseau de 65 000 km de sentiers de randonnée, dont 1 500 traversent des paysages marécageux et 500 des zones alluviales ([Schweizerische Vogelwarte](#)). Cette infrastructure soutient la popularité des loisirs en plein air. Cependant, l'augmentation de la fréquentation de ces espaces naturels peut entraîner une pression sur l'environnement, nécessitant une gestion équilibrée entre l'accès aux loisirs et la conservation des écosystèmes.

En conclusion, les pratiques de loisirs en Suisse sont au cœur de la vie sociale et économique du pays. Il est essentiel de promouvoir des politiques qui encouragent des activités de loisirs accessibles et durables, tout en préservant les ressources naturelles et en assurant une répartition équitable des infrastructures de loisirs à travers le territoire.

OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE DES ENQUÊTES ESTIVALES ET HIVERNALES.

En effet, ces deux enquêtes ont porté sur trois volets, qui chacun, démontrent les caractéristiques propres aux durées des déplacements récréatifs.

Les courts séjours et les excursions montrent des spécificités saisonnières en termes de :

- Motifs avec un été marqué par les événements en plein air et un hiver par les regroupements familiaux
- Modalités de transports avec un été pendant lequel le déplacement est une activité en soi permettant de profiter du paysage, et hiver pendant lequel le déplacement est utilitaire, seulement nécessaire pour atteindre sa destination

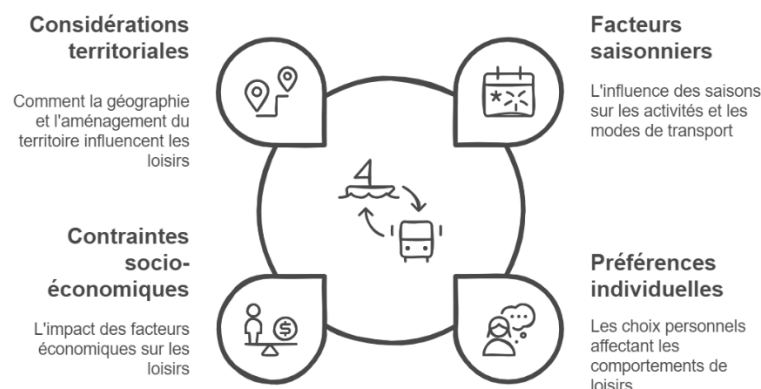
Les excursions montrent également des potentiels d'adaptations de l'offre de transports pour capter plus efficacement les excursionnistes dans des modes autres que l'automobile :

- Les choix de localisation sont influencés par la proximité, mais également par le paysage en été, et par les activités proposées en hiver
- Les transports publics sur le lieu de l'excursion sont plébiscités, et donc des leviers potentiels de report modal
- La semaine, du lundi au vendredi, est également une période propice aux excursions, surtout en été

Les loisirs quotidiens montrent eux d'autres caractéristiques :

- Soumis à un désir de proximité au domicile, ils sont malgré tout très diffus dans l'espace
- Les saisons sont également vectrices de comportements différents, avec des activités plus souvent en semaine pendant l'été
- L'hiver, soumis au climat et à l'attractivité des sports d'hiver en montagne, est particulièrement marqué par un usage intense de la voiture, renforcé par le recours très faible aux offres combinées transports + loisirs.
- Ces deux enquêtes portant sur les mobilités de loisirs estivales et hivernales permettent de mettre en évidence de nombreux phénomènes dictés par des déterminants variés tels que la saisonnalité, la structure socio-économique, les préférences individuelles et les contraintes territoriales, qui peuvent servir de guides vers (i) des travaux plus avancés expliquant les comportements de déplacements, (ii) une meilleure connaissance des spécificités saisonnières des mobilités de loisirs, (iii) une meilleure prise en compte des loisirs dans les politiques de transports.
- Ces activités reflètent des comportements diversifiés mais structurés autour de quelques grandes tendances. La conclusion qui suit se propose de synthétiser les résultats en abordant les déterminants des comportements, les principaux enjeux identifiés, et enfin, en formulant des pistes d'action pour répondre à ces défis.

Comprendre les comportements de mobilité de loisirs

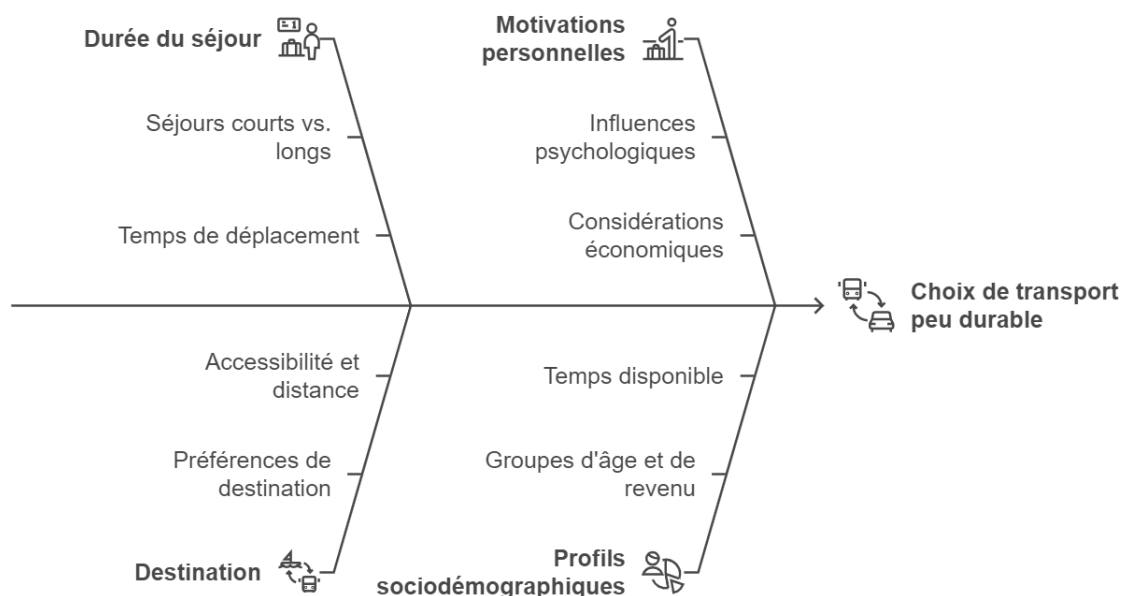


STRUCTURE ET ORIENTATION DU RAPPORT.

II. LES SÉJOURS DE LOISIRS

Parmi les séjours décrits par les répondants, l'usage de l'automobile est prépondérant puisqu'il représente entre 66% et 73% de part modale. En revanche, les raisons de déplacement varient selon la saison. En été, les trajets sont davantage motivés par des raisons contemplatives, écologiques et récréatives et les séjours réalisés sont l'occasion d'activités en plein air, telles que la randonnée. En hiver, l'efficacité du déplacement prime, et le transport est souvent perçu de manière plus utilitaire. Le recours à la voiture est ainsi plus important, surtout en tant que passager, car les séjours hivernaux sont souvent familiaux, en particulier durant les fêtes de fin d'année. Pour autant, les séjours récréatifs, notamment à destination des stations de ski, sont également nombreux. Le cadre paysager joue donc un rôle clé dans le choix de la destination, peu importe la saison, mais pour des motifs différents.

Comprendre les choix de transport pour les courts séjours en Suisse



Dans ce contexte, il semble nécessaire d'approfondir la question du choix modal, en identifiant l'influence de la durée des séjours, des destinations choisies, et des motivations personnelles du choix de mode de transport sur la part modale, tout en considérant les profils sociodémographiques associés aux caractéristiques des séjours. Ainsi, nous serons en mesure d'identifier quels vaudois ont une plus forte tendance à l'usage de modes peu vertueux (voiture, mais également avion), et pour quelles raisons.

Pour rappel, les séjours décrits dans ces enquêtes sont les courts séjours (maximum 4 jours) réalisés en Suisse. Si plusieurs séjours ont été recensés, les répondants sont amenés à décrire le séjour « le plus marquant » de la saison.

A. DURÉE DU SÉJOUR

Cette première section aborde la question de la durée des séjours. L'objectif est d'observer dans un premier temps la démographie des séjours en fonction de leur durée, dans un objectif de compréhension des déterminants des comportements pour les séjours.

LES SÉJOURS LES PLUS MARQUANTS SONT LES PLUS COURT

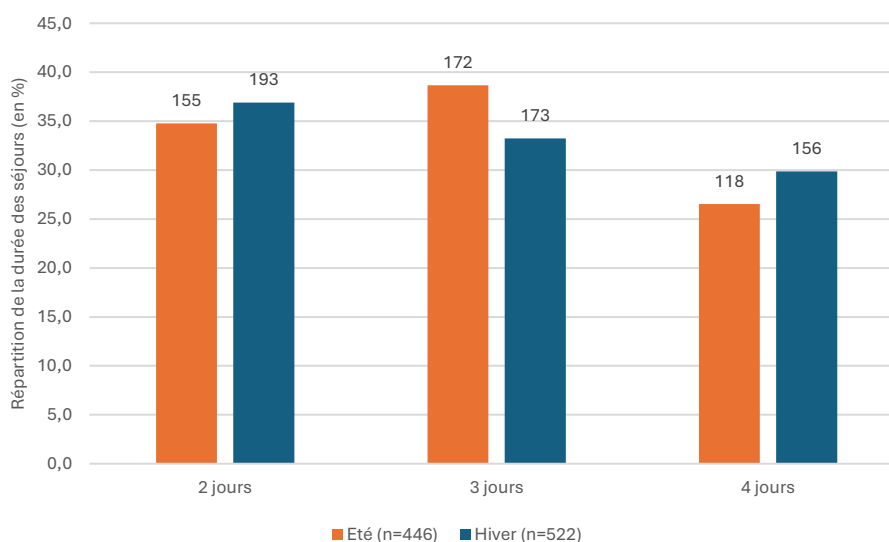


Figure 1 : Durée des séjours

Ce graphique compare la durée des courts séjours en Suisse entre l'été et l'hiver, en mettant en évidence les différences de répartition en fonction des saisons (Figure 1).

On observe qu'en été, 38% des séjours durent 3 jours, alors que les séjours de 2 jours représentent 35% et que ceux de 4 jours sont les moins fréquents avec 26%. En hiver, la répartition est légèrement différente, les séjours de 2 jours sont les plus fréquents avec 36%, devant ceux qui durent 3 jours, mais la proportion de séjours de 4 jours est plus importante que celle observée en été, atteignant 29%.

Lorsque l'on compare les saisons entre elles, on constate que les séjours de 2 jours sont plus fréquemment mentionnés en hiver qu'en été (+2%). Cette tendance peut être attribuée à des courts séjours motivés par des week-ends dédiés aux sports d'hiver, plus marquants que d'autres. Pour les séjours de 3 jours, l'été enregistre une proportion légèrement plus élevée (+3%), ce qui suggère une habitude estivale de prolonger les séjours au-delà du simple week-end. Enfin, les séjours de 4 jours sont nettement plus nombreux en hiver (+5%), ce qui pourrait refléter soit une volonté d'optimiser les déplacements et de maximiser le temps passé sur place, notamment pour les activités nécessitant du matériel et une certaine organisation, comme le ski ou d'autres loisirs hivernaux, soit la conséquence des fêtes de fin d'année qui nécessitent une durée de séjour plus longue.

L'ÂGE COMME PRINCIPAL DÉNOMINATEUR SOCIODÉMOGRAPHIQUE DES DURÉES DE SÉJOURS

Après comparaison des caractéristiques sociodémographiques (âge, genre, niveau de formation, taille du ménage, niveau de revenu), l'âge apparaît comme le principal dénominateur de la différenciation des durées des courts séjours les plus marquants (Figure 2).

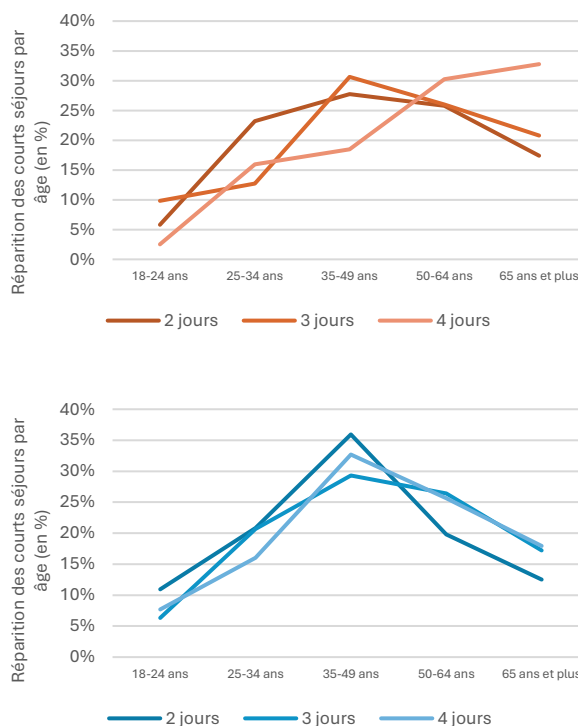


Figure 2 : Durée des séjours en fonction de l'âge

Ces deux graphiques permettent de comparer les répartition des séjours en fonction de leur durée et de l'âge des participants.

En été, la tendance montre que les courts séjours concernent plus fortement les personnes de 50 ans et plus que les jeunes. On observe également que plus on est âgé, plus on a tendance à réaliser des séjours de 4 jours, 33% d'entre eux concernant des personnes de 65 ans et plus. Les séjours de 3 jours sont plutôt l'appanage des 35-49 ans. Enfin, les séjours de 2 jours sont sur-représentés chez les jeunes actifs de 25 à 34 ans.

En hiver, les séjours concernent en revanche beaucoup plus fortement les 35-49 ans que les autres tranches d'âge. Les 18-24 ans, ainsi que les plus de 65 ans, ne sont que peu concernés avec moins de 20% d'entre eux recensant un court séjour en Suisse. Les séjours les plus courts sont les plus plébiscités, sauf pour les 65 ans et plus.

Ces variations de durée des séjours peuvent révéler différents comportements relatifs aux courts séjours :

- Constats issus des résultats de l'enquête : les durées révèlent des attitudes variées en fonction des âges, les plus jeunes privilégiant les séjours courts, les 35-49 ans les séjours les plus longs, et les plus âgés sont les plus dépendants aux variations saisonnières
- Hypothèse issue de potentiels biais de l'enquête : il s'agit de la description du séjour le plus marquant de la saison, sa nature peut varier en fonction des âges, et donc déterminer de durées différentes

B. DESTINATIONS DES COURTS SÉJOURS

Les choix de localisation des courts séjours en Suisse soulèvent des enjeux majeurs en matière d'aménagement et de politiques des transports. D'un point de vue territorial, la concentration des courts séjours dans certaines régions, notamment les zones alpines en hiver et les lacs ou espaces naturels en été, implique une gestion optimisée des infrastructures touristiques et une répartition équilibrée des flux. Outre les volumes de flux, comprendre qui les crée et pour quelles raisons est nécessaire dans l'optique d'encourager soit un report modal de la voiture vers les offres alternatives, soit un report des activités vers plus de proximité.

La typologie des paysages

Cette section introduit l'usage d'une typologie des paysages de Suisse, utilisée dans ce rapport pour comprendre les choix de localisations des activités récréatives.

Source :

Constituée de 12 catégories, elle se base sur la [Typologie des paysages de Suisse](#) en 38 types de paysage « différenciés selon leurs caractéristiques naturelles et les utilisations du sol ». Elle est produite par une collaboration entre l'Office fédéral du développement territorial (ARE), l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et l'Office fédéral de la statistique (OFS).

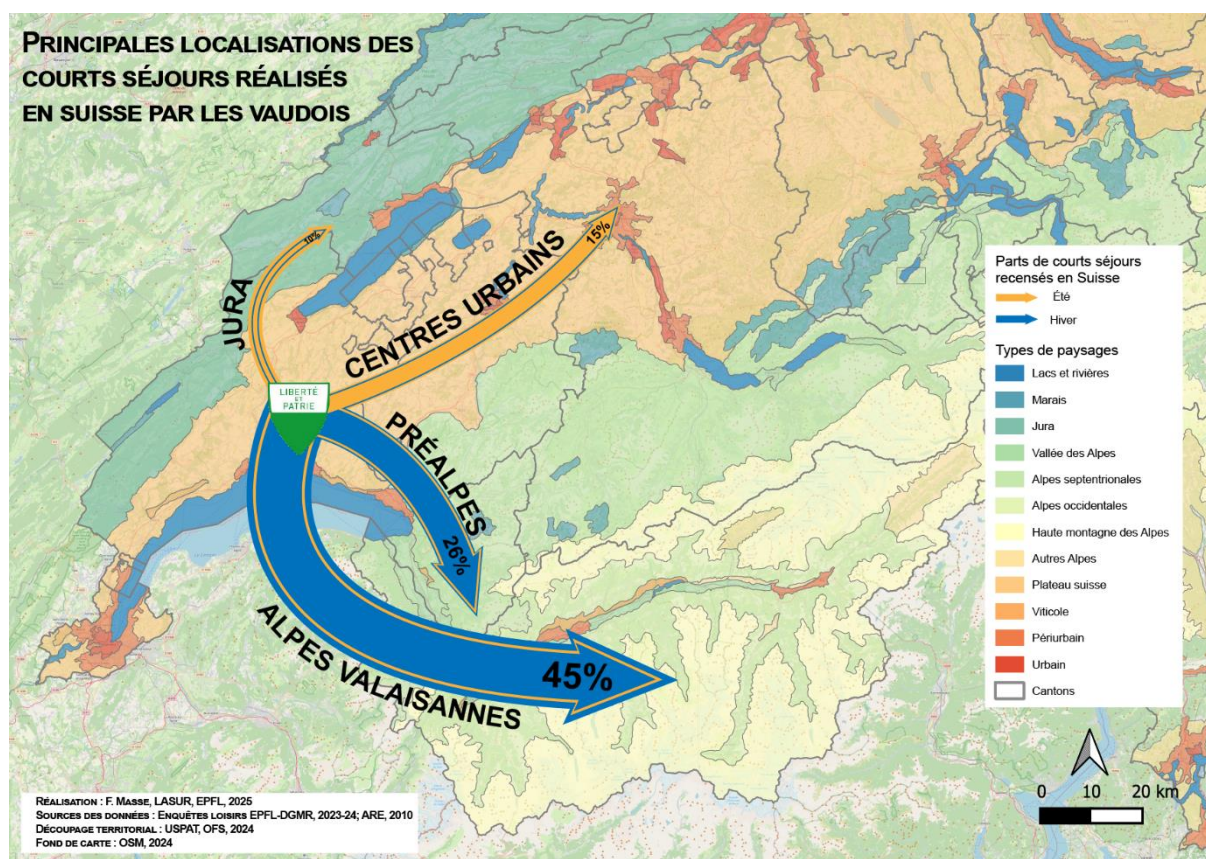
Intérêt :

Cette typologie permet de distinguer les territoires suisses en s'affranchissant des limites administratives pour se concentrer sur les spécificités paysagères du territoire. Elle distingue ainsi les paysages urbains, de plaine, de vallées, et de montagnes.

Son usage est pertinent dans le contexte des mobilités de loisirs, dont les localisations sont souvent déterminées par la qualité paysagère environnante.

PRINCIPALES DESTINATIONS DES COURTS SÉJOURS

Les principales destinations des courts séjours recensés en Suisse sont présentées dans la Carte 1, ci-dessous.



Carte 1 : Principales destinations des courts séjours en Suisse

Afin de faciliter la lisibilité de la carte et d'obtenir des données représentatives de la population vaudoise, les types de paysages ont été regroupés et simplifiés, pour ne laisser apparaître que les destinations majoritaires. Les catégories suivantes sont donc formées :

- Jura
- Plateau suisse
- Préalpes vaudoises et fribourgeoises : issues de la catégorie « Alpes septentrionales »
- Alpes valaisannes : issues des catégories « Alpes occidentales » et « Haute montagne des Alpes »
- Centres urbains : issus des catégories « Urbain » et « Périurbain »

Cette carte nous montre donc que la majorité des courts séjours réalisés en Suisse par les vaudois le sont dans les Alpes valaisannes, que ce soit en été ou en hiver, les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, pourtant plus proches, sont ainsi quasiment deux fois moins attractives. Les centres urbains et le Jura sont des destinations qui attirent légèrement plus en été qu'en hiver, mais ne représentent qu'au mieux 15% des séjours.

Dans le cadre des courts séjours, nous avons par exemple identifié que les hôtels représentent 46% des hébergements en été contre 34% en hiver, et que les résidences secondaires totalisent 16% en été mais 25% en hiver¹. Pour autant, la Carte 1 montre que les tendances en termes de choix de localisations des courts séjours ne varient que peu entre l'été et l'hiver. Cela signifie que pour des flux similaires, les motivations sous-jacentes déterminants ces flux peuvent varier. Ainsi, une offre alternative ayant pour but de concurrencer la flexibilité de l'automobile doit s'adapter à ces variations de motivations, et aux populations qui les composent.

DÉMOGRAPHIE DES CHOIX DE LOCALISATION DES COURTS SÉJOURS

Puisque nous avons démontré une dissociation entre les flux et les motifs de courts séjours, l'étape suivante se focalise sur la compréhension de la démographie des courts séjours en fonction de leur localisation.

Après comparaisons du genre, du niveau de formation, de l'âge, de niveau de revenu, et de la taille du ménage, ce sont les variations d'âge et de taille du ménage qui se sont révélées les plus marquées. Le genre n'est pas discriminant car les courts séjours sont le plus souvent réalisés à plusieurs (seulement 8% des courts séjours sont réalisés seul²). De même, les critères monétaires ne font pas significativement varier les destinations, alors que qu'entre 15% et 25% des répondants ont réalisé le court séjour dans une résidence secondaire, et plus de 30% à l'hôtel.

^{1 2} Section IV. B. du Rapport descriptif des enquêtes loisirs de l'été 2023 et de l'hiver 2023-24

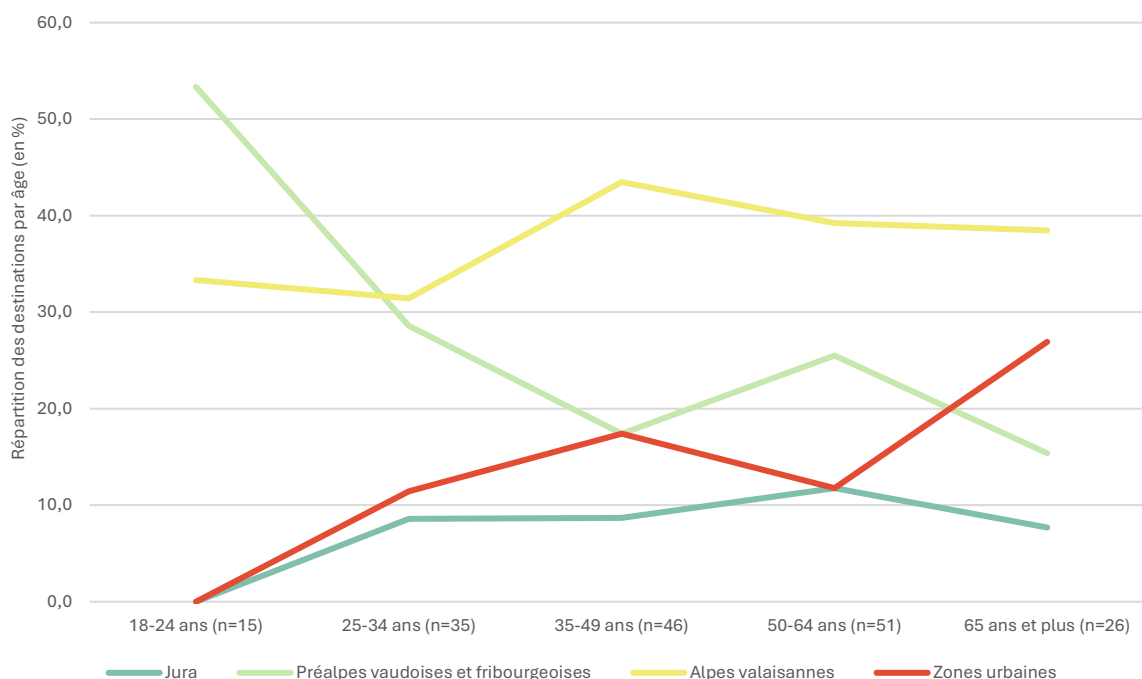


Figure 3 : Principales destinations des courts séjours en Suisse pendant l'été en fonction de l'âge

Ce graphique illustre la répartition des destinations de courts séjours estivaux en Suisse par les résidents vaudois, en fonction des tranches d'âge (Figure 3).

En été : les jeunes dans les Alpes proches et les personnes âgées dans les villes

Les jeunes adultes (18-24 ans) privilégient largement les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, avec plus de 50% des séjours effectués dans cette région. Cette tendance diminue fortement avec l'âge, suggérant que cette tranche d'âge recherche principalement des destinations proches, accessibles et adaptées aux loisirs de plein air. En revanche, la part des séjours dans les zones urbaines est presque inexistante chez les plus jeunes. Chez les 25-34 ans, les zones urbaines commencent à être davantage fréquentées, mais reste attaché aux destinations alpines. Les 35-49 ans montrent un fort intérêt pour les Alpes valaisannes, qui deviennent la destination principale de cette tranche d'âge. À partir de 50 ans, la tendance s'inverse progressivement. Les Préalpes vaudoises et fribourgeoises connaissent une légère remontée avant de décliner à nouveau chez les 65 ans et plus, tandis que les destinations urbaines augmentent fortement avec l'âge. Les séjours en zones urbaines deviennent majoritaires chez les 65 ans et plus, probablement en raison d'un attrait pour les services culturels et touristiques, ainsi qu'une préférence pour des déplacements plus faciles et des infrastructures adaptées.

En résumé, les plus jeunes et les adultes d'âge intermédiaire privilégient les espaces naturels proches ou alpins, tandis que les seniors tendent à se tourner vers des destinations urbaines.

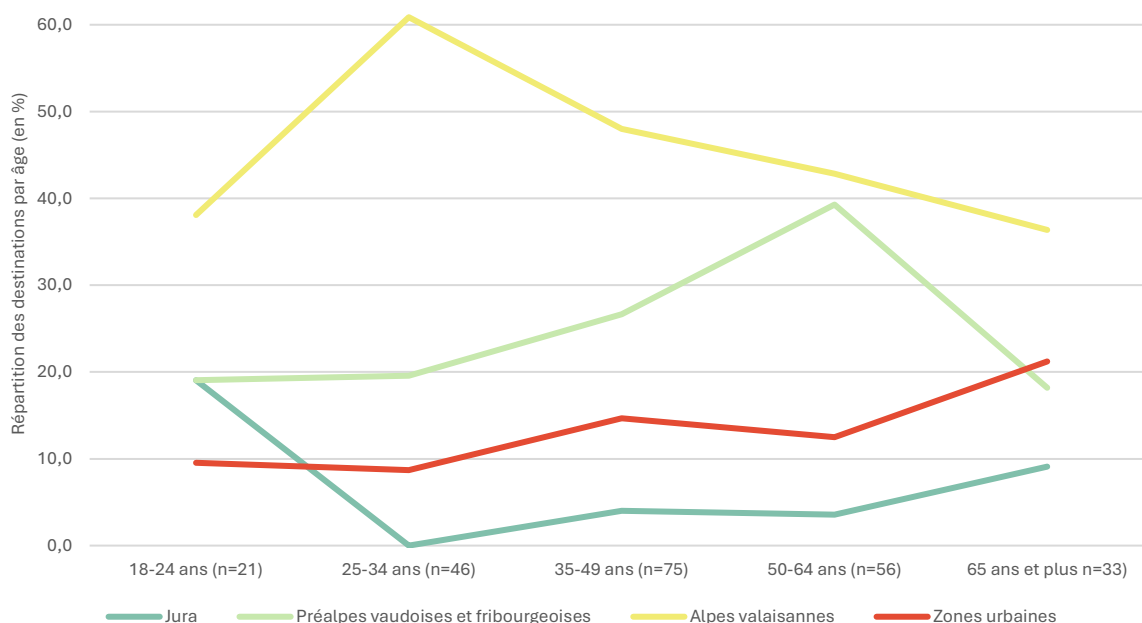


Figure 4 : Principales destinations des courts séjours en Suisse pendant l'hiver en fonction de l'âge

Ce graphique présente la répartition des destinations de courts séjours hivernaux des résidents vaudois en fonction de leur âge (Figure 4). Il met en lumière des tendances différentes de celles observées en été, notamment une domination des Alpes valaisannes ainsi qu'une relative stabilité des destinations urbaines.

En hiver, l'hégémonie des Alpes valaisannes et une inversion de la fréquentation des Préalpes

Les Alpes valaisannes apparaissent comme la destination privilégiée des Vaudois en hiver, notamment chez les 25-34 ans où elles atteignent un pic de plus de 60% des répondants de cette âge. Cette tendance reste forte parmi les 35-49 ans avant de décroître progressivement avec l'âge. Cette dominance peut s'expliquer par l'attrait des stations de ski valaisannes, qui sont des destinations phares pour les sports d'hiver et les séjours en montagne. Ce résultat traduit également une forte affinité des adultes jeunes et d'âge intermédiaire pour les séjours actifs en montagne, souvent en famille ou entre amis.

Les Préalpes vaudoises et fribourgeoises connaissent une progression notable avec l'âge. Alors que leur fréquentation est relativement stable jusqu'à 35 ans, elle devient plus marquée à partir de 50 ans, atteignant un maximum dans la tranche des 50-64 ans avant de redescendre chez les plus âgés. Cela peut s'expliquer par le fait que ces destinations offrent des alternatives plus accessibles aux grandes stations alpines, avec des activités hivernales moins exigeantes comme la randonnée en raquettes ou les séjours de détente en montagne.

Les zones urbaines restent relativement peu prisées en hiver, bien qu'elles présentent une légère augmentation avec l'âge. Elles sont particulièrement attractives pour les plus de 65 ans, où elles atteignent leur maximum.

Enfin, la fréquentation du Jura reste marginale et relativement stable pour toutes les tranches d'âge, sauf chez les plus jeunes (18-24 ans) où elle est légèrement plus élevée. Cela peut être lié à une offre plus limitée en matière d'activités hivernales par rapport aux Préalpes ou aux Alpes valaisannes.

En conclusion, les préférences de destinations hivernales des Vaudois varient fortement selon l'âge, avec une prédominance des Alpes valaisannes chez les jeunes et les adultes actifs, une

progression des Préalpes avec l'âge, et un attrait plus marqué des zones urbaines chez les seniors. Ces tendances traduisent des attentes différentes en matière d'activités hivernales, entre recherche de sports de montagne et quête de confort ou de culture en milieu urbain.

Des jeunes qui délaissent les Préalpes en hiver: un souci d'attractivité ?

Si l'on compare les deux saisons, on observe une augmentation de 100% des 25-34 ans en Valais entre l'été et l'hiver qui délaissent les Préalpes et le Jura, assortie à une baisse de 120% de la fréquentation des 18-24 ans dans les Préalpes vaudoises et fribourgeoises entre l'été et l'hiver, principalement au profit du Jura et des zones urbaines, mais également une augmentation de la fréquentation des Préalpes vaudoises et fribourgeoises en hiver pour les 50-64 ans.

Ainsi, on observe un changement de population dans les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, jeune en été, et plutôt âgé en hiver. A l'inverse, et de façon moins intense, la population du Jura tend à être plus âgée en été et plus jeune en hiver.

Les Alpes valaisannes : attractives pour les familles en été

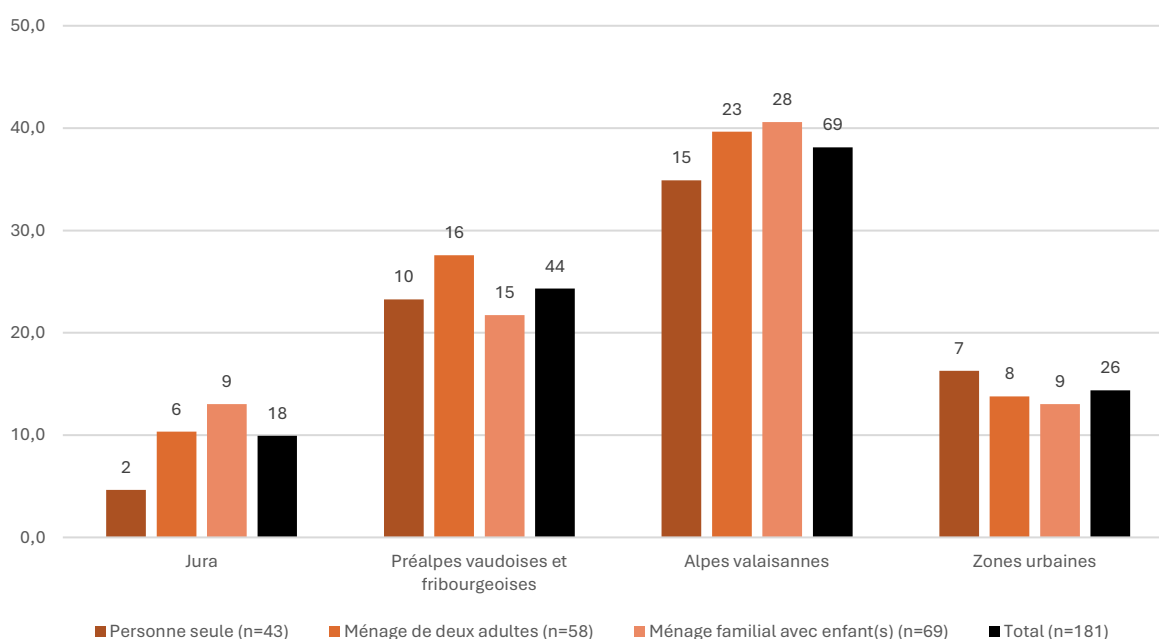


Figure 5 : Principales destinations des courts séjours en Suisse pendant l'été en fonction de la taille du ménage

Ce graphique illustre la répartition des destinations des courts séjours réalisés en été en Suisse par les Vaudois, selon la composition du ménage (Figure 5).

Les Alpes valaisannes constituent la destination dominante, attirant 38% des voyageurs en moyenne. Elles sont particulièrement prisées par les ménages familiaux avec enfants et les ménages de deux adultes (40%), ce qui peut s'expliquer par une offre diversifiée d'activités estivales adaptées aux familles et aux couples, comme la randonnée, le vélo ou les séjours en altitude. Les personnes voyageant seules sont légèrement moins nombreuses à choisir cette destination (35%).

Les Préalpes vaudoises et fribourgeoises se positionnent comme la deuxième destination en termes de fréquence, avec 24% des séjours enregistrés. Elles sont privilégiées par les

ménages de deux adultes (28%), suivis par les personnes seules (22%), suggérant que cette destination est plus accessible et attrayante pour des profils de voyageurs n'ayant pas d'enfants.

Les zones urbaines, bien que globalement moins populaires (14% des séjours), sont plus prisées par les personnes seules (16%) que par les autres catégories.

Enfin, le Jura apparaît comme la destination la moins choisie, avec une fréquentation modeste représentant 10% des séjours. Il attire légèrement plus les voyageurs solitaires que les autres, mais les effectifs faibles rendent peu représentatifs les résultats obtenus. Ce constat peut s'expliquer par une offre de loisirs estivaux plus restreinte en comparaison avec les Alpes valaisannes ou les Préalpes.

En résumé, les Alpes valaisannes restent la destination préférée des Vaudois en été, notamment pour les familles, tandis que les zones urbaines attirent davantage les voyageurs seuls. Les Préalpes offrent une alternative intéressante pour les personnes sans enfants, alors que le Jura reste une destination plus marginale.

La montagne : territoire des personnes sans enfants en hiver

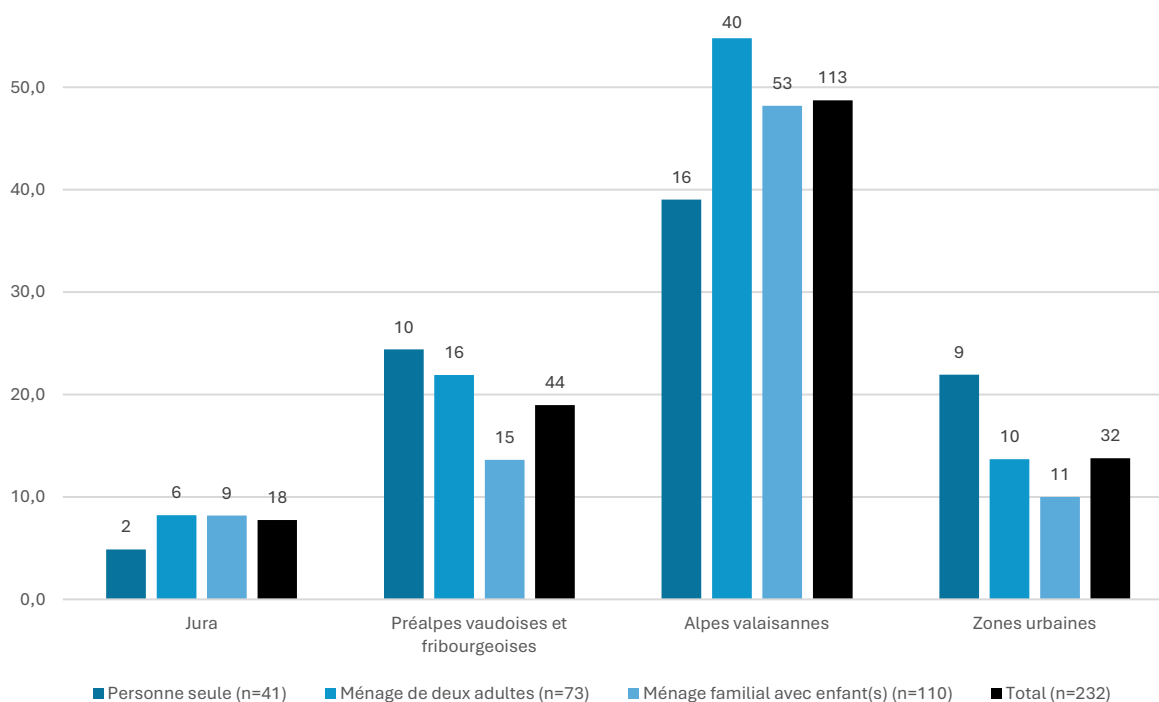


Figure 6 : Principales destinations des courts séjours en Suisse pendant l'hiver en fonction de la taille du ménage

Ce graphique illustre la répartition des destinations des courts séjours réalisés en hiver en Suisse par les Vaudois, en fonction de la composition du ménage (Figure 6).

Les Alpes valaisannes dominent largement, attirant près de 49% des voyageurs. Elles sont particulièrement prisées par les ménages familiaux avec enfants (53%) et les ménages de deux adultes (40%), confirmant leur statut de destination privilégiée pour les sports d'hiver et les séjours en montagne. Les personnes seules, bien que moins nombreuses (16%), fréquentent également cette destination, probablement pour des activités individuelles telles que le ski ou la randonnée en altitude.

Les Préalpes vaudoises et fribourgeoises constituent la deuxième destination en importance, avec 19% des séjours. Elles attirent un public relativement équilibré, notamment les ménages de deux adultes (16%) et les personnes seules (10%). Leur proximité et l'accessibilité des infrastructures de loisirs, combinées à des possibilités d'excursions hivernales variées, expliquent cet attrait.

Les zones urbaines restent une destination minoritaire en hiver, ne représentant que 14% des séjours. Toutefois, elles sont proportionnellement plus fréquentées par les personnes seules (9%), qui peuvent privilégier les villes pour des loisirs culturels, des événements ou des visites en intérieur. La présence des ménages de deux adultes (10%) et des familles avec enfants (11%) y est également modérée, indiquant que ces catégories privilégient d'autres types de destinations en hiver.

Enfin, le Jura apparaît comme la destination la moins fréquentée, avec seulement 8% des séjours enregistrés. Les ménages de deux adultes et familiaux s'y rendent en proportions similaires (6% et 9%), tandis que les personnes seules restent peu représentées (2%). Cette faible attractivité peut être liée à une offre d'activités hivernales plus limitée comparée aux Alpes valaisannes ou aux Préalpes.

En résumé, les Alpes valaisannes dominent largement les courts séjours hivernaux, en raison de leur offre importante en sports d'hiver et activités en montagne. Les Préalpes restent une alternative attractive, tandis que les zones urbaines et le Jura jouent un rôle plus marginal. Le choix des destinations varie selon les catégories de ménages, les familles avec enfants et les couples favorisant les montagnes, et les personnes seules se tournant davantage vers les villes ou les Préalpes.

Cette comparaison met en évidence une polarisation saisonnière des destinations. L'hiver est marqué par une nette concentration des séjours dans les Alpes valaisannes, tandis que l'été diversifie davantage les destinations, avec une meilleure attractivité des zones urbaines. Les types de ménages influencent également ces choix, avec une préférence des familles pour les Alpes en hiver et des ménages de deux adultes pour les Préalpes et zones urbaines en été. Ces résultats soulignent la nécessité d'adapter l'offre touristique en fonction des saisons et des profils de visiteurs, en renforçant notamment l'attractivité de certaines destinations plus marginales en dehors des périodes de forte affluence.

Les résultats soulignent l'impact de l'âge et de la composition du ménage sur le choix des destinations de courts séjours. Les Alpes restent dominantes, mais leur attractivité varie selon les groupes d'âge et les configurations familiales. Les familles avec enfants privilégient les stations valaisannes, tandis que les seniors et les jeunes adultes montrent une diversité plus marquée dans leurs destinations.

Ces tendances ouvrent des opportunités d'aménagement et de diversification de l'offre touristique. L'adaptation des infrastructures aux besoins des seniors et des personnes seules en montagne pourrait renforcer leur attractivité. Enfin, le Jura et les Préalpes pourraient développer des offres ciblées pour les courts séjours, en mettant en avant leurs atouts de proximité et d'accessibilité et en développant une offre adaptée aux familles ayant tendance à se reporter sur les Alpes valaisannes.

CHOIX DE DESTINATION DU COURT SÉJOUR VS MOTIVATIONS

La démographie des localisations des courts séjours nous a montré que les populations diffèrent entre régions attractives, mais également entre saisons. Parmi les régions attractives, les Préalpes vaudoises et fribourgeoises ainsi que les Alpes valaisannes sont deux cas particulièrement intéressants à approfondir. Ces deux territoires de montagne proposent des cadres paysagers similaires, mais les Alpes valaisannes, plus lointaines, sont également plus attractives pour les courts séjours, particulièrement pour les personnes âgées et les familles en été, et les plus jeunes et sans enfants en hiver.

Dans une optique de politique de réduction des déplacements lointains et majoritairement automobiles, cette partie explore les motivations qui déterminent les choix de localisations des courts séjours pour ces deux destinations, afin de comprendre les attraits qui leur sont spécifiques.

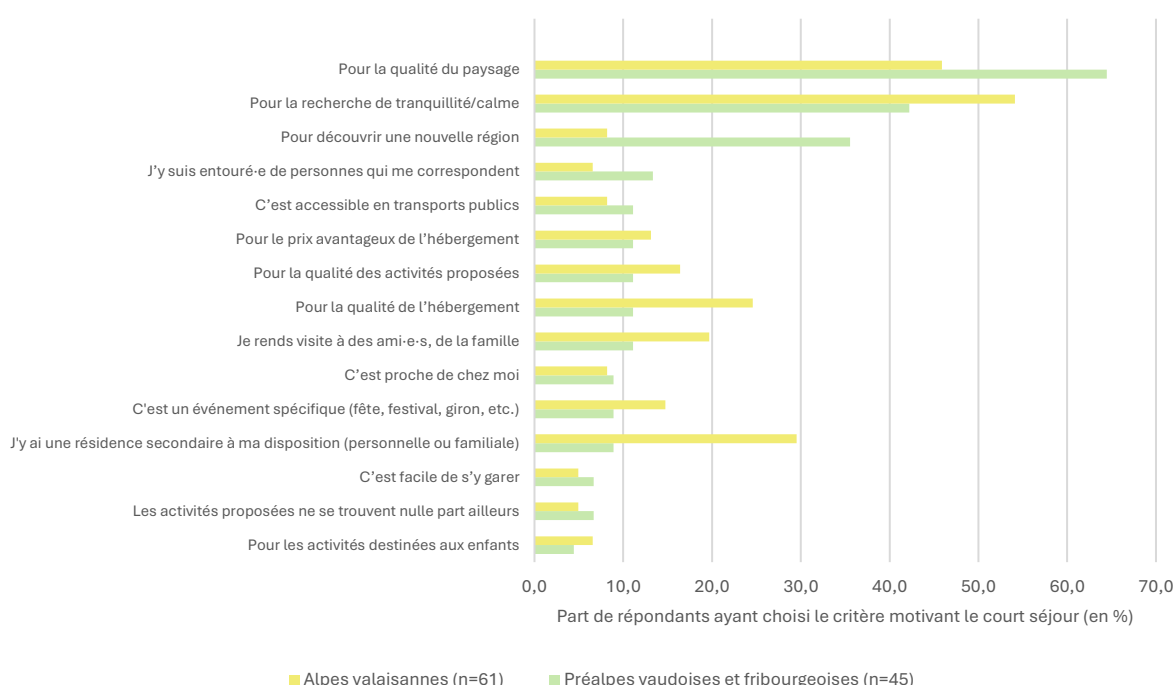


Figure 7 : Motivations déterminants le choix de localisation du court séjour en été

Ce graphique compare les motivations ayant influencé le choix de localisation des courts séjours en été entre les Alpes valaisannes et les Préalpes vaudoises et fribourgeoises (Figure 7).

Trois critères majeurs décrivent l'attractivité pour les Préalpes vaudoises et fribourgeoises : qualité paysagère, calme, et découverte ; tandis que les Alpes valaisannes sont attractives pour une plus grande diversité de raisons, notamment la question de l'hébergement.

La qualité du paysage apparaît comme le facteur prédominant, particulièrement dans les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, où elle est mentionnée par près de 65% des répondants. Elle constitue également une motivation clé pour les Alpes valaisannes, bien que légèrement moins marquée (autour de 45%). De manière similaire, la recherche de tranquillité et de calme est fortement citée dans ces deux régions, ce qui suggère une perception plus forte de ces régions comme des lieux de repos et d'évasion. Les motifs d'exploration, tels que la

découverte d'une nouvelle région, sont en revanche très différenciés, ce qui peut refléter une attractivité plus marquée dans les Préalpes pour un tourisme d'exploration et de découverte.

En revanche, certains critères diffèrent selon la destination. Les Alpes valaisannes sont davantage choisies pour la qualité de l'hébergement, les visites, et pour la présence d'un événement spécifique (fête, festival, etc.), ce qui peut s'expliquer par une offre touristique plus développée, avec des événements saisonniers attirant les visiteurs.

Enfin, dans les deux cas, la question de l'accessibilité n'est qu'un faible enjeu de choix, révélant ainsi le frein très peu efficace de la distance pour se rendre dans les Alpes valaisannes, concurrencé par l'attrait paysager, le cadre naturel et la qualité de l'hébergement.

Ce graphique met en lumière l'importance du cadre naturel et du besoin de tranquillité dans le choix des courts séjours estivaux. Les Alpes valaisannes attirent davantage pour des séjours axés sur l'exploration et les infrastructures touristiques, tandis que les Préalpes vaudoises et fribourgeoises sont préférées pour leur accessibilité et leur cadre paisible. Ces résultats suggèrent que la promotion touristique pourrait être adaptée en fonction des attentes spécifiques des visiteurs, en mettant en avant la détente et la proximité pour les Préalpes, et l'offre événementielle et touristique pour les Alpes valaisannes.

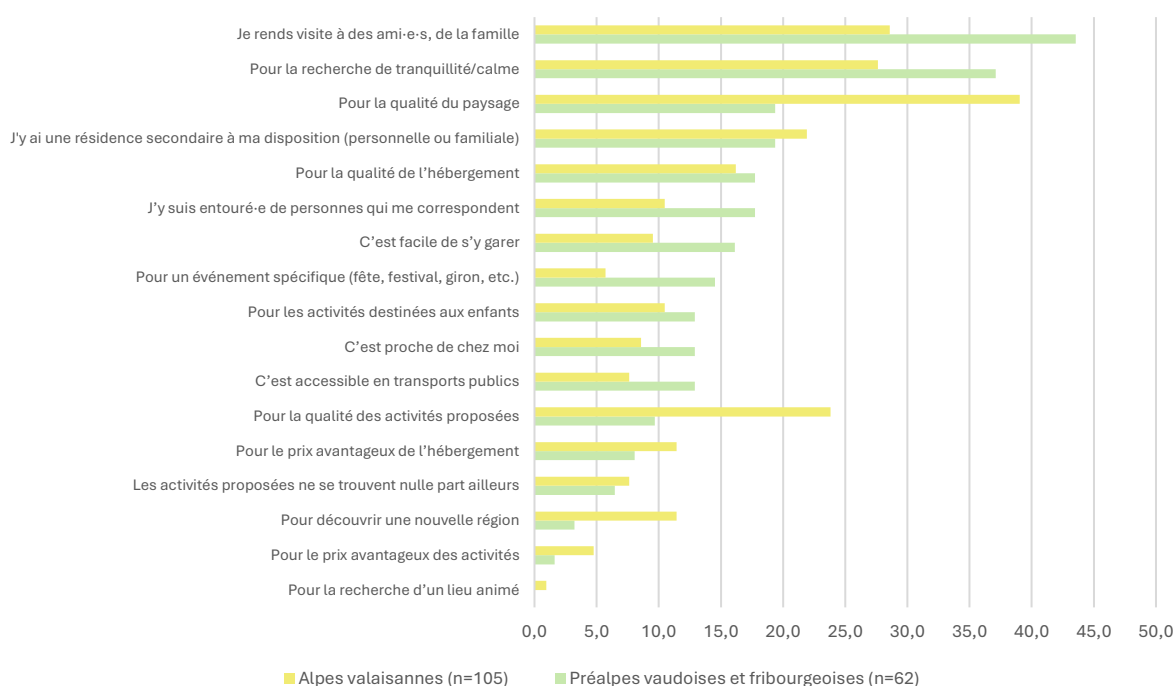


Figure 8 : Motivations déterminants le choix de localisation du court séjour en hiver

Ce graphique illustre les motivations qui influencent le choix de localisation des courts séjours en hiver entre les Alpes valaisannes et les Préalpes vaudoises et fribourgeoises (Figure 8).

La motivation la plus fréquemment mentionnée pour les Préalpes vaudoises et fribourgeoises est la visite à des amis ou de la famille, suivie de la recherche de tranquillité et de calme. Ces éléments suggèrent que les séjours dans cette région sont fortement liés aux liens sociaux et à la détente. À l'inverse, les Alpes valaisannes sont davantage choisies pour des critères liés à l'offre touristique, comme la qualité du paysage et la qualité des activités proposées.

Un autre élément marquant est la part élevée des répondants ayant une résidence secondaire dans les Alpes valaisannes. Cela pourrait expliquer un choix fréquent de cette région pour les courts séjours hivernaux, en raison d'un hébergement déjà disponible et d'une habitude d'y séjourner régulièrement.

L'accessibilité en transports publics et la facilité de stationnement sont des facteurs peu déterminants dans les deux cas, ce qui indique que l'attrait du cadre naturel et des infrastructures touristiques prime sur des considérations de mobilité.

En conclusion, les Préalpes vaudoises et fribourgeoises attirent principalement pour des séjours axés sur les relations sociales et le repos pendant l'hiver, tandis que les Alpes valaisannes sont davantage choisies pour la qualité de l'environnement naturel et des infrastructures touristiques. Cette distinction peut être utile pour adapter les stratégies de promotion touristique en fonction des attentes des visiteurs de chaque région.

La comparaison des motivations des courts séjours entre l'été et l'hiver dans les Alpes valaisannes et les Préalpes vaudoises et fribourgeoises révèle des séjours sont principalement motivés par la qualité du paysage, la recherche de calme et la découverte d'une nouvelle région en été, des critères qui indiquent une valorisation des activités de plein air et de l'exploration. En hiver, les motivations évoluent, avec une plus forte importance accordée à la visite à des proches, la présence d'une résidence secondaire, et la qualité de l'hébergement, suggérant des séjours plus ancrés dans des habitudes familiales ou résidentielles.

Dans les Alpes valaisannes, l'attrait du paysage et la qualité des infrastructures sont des motivations constantes quelle que soit la saison, mais en hiver, la présence de résidences secondaires joue un rôle accru. Dans les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, la recherche de calme et la proximité avec des proches restent des critères déterminants toute l'année, bien que la découverte de nouvelles régions soit plus marquée en été. La participation à des événements spécifiques semble plus influente en été, alors qu'en hiver, l'hébergement et les liens sociaux prennent davantage d'importance. Ces tendances soulignent une différenciation saisonnière des attentes et des usages du territoire.

DÉTERMINANTS DU CHOIX DE LOCALISATIONS ET RECOMMANDATIONS

- A travers l'étude des localisations principales des courts séjours, des populations qui réalisent ces séjours, et des raisons motivant les choix de localisations, plusieurs conclusions peuvent être tirées :
- Les jeunes adultes (18-34 ans) privilégient les destinations de nature pour des activités de plein air mais ont **tendance à basculer des Préalpes vaudoises et fribourgeoises en été aux Alpes valaisannes en hiver.**
- Les personnes plus âgées (50 ans et plus) choisissent davantage des zones urbaines en hiver et des Préalpes vaudoises et fribourgeoises en été, cherchant **confort et accessibilité.**
- Les ménages familiaux avec enfants sont les plus représentés dans les Alpes valaisannes, en raison des **infrastructures adaptées aux activités recherchées.**

- Les personnes seules et les ménages sans enfant favorisent les zones urbaines et les Préalpes vaudoises, particulièrement en été, avec des séjours plus courts et moins centrés sur des activités nécessitant un grand investissement logistique.
- En été, la **qualité du paysage, la recherche de tranquillité et la découverte** sont des critères essentiels, surtout dans les **régions alpines et préalpines**.
- En hiver, la **présence d'une résidence secondaire et la qualité de l'hébergement** deviennent des facteurs déterminants pour l'attractivité des Alpes valaisannes.
- La **proximité et l'accessibilité** ne jouent qu'un faible rôle dans le choix de localisation des courts séjours.

A partir de ces conclusions, les recommandations suivantes peuvent être faites :

- **Développer des offres adaptées aux différents profils**
 - Améliorer les infrastructures familiales dans les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, avec des offres combinées pour les ménages avec enfants pour favoriser un report des courts séjours à une distance plus raisonnable du domicile.
- **Optimiser l'accessibilité et la diversification des séjours**
 - Encourager l'usage des transports publics pour les destinations rurales et alpines en hiver, en proposant des offres combinées (hébergement + transport).
- Développer des itinéraires de randonnée et de découverte culturelle dans les Préalpes et le Jura pour élargir l'attractivité hors des saisons de pointe.
- **Encourager la mixité des motivations et la répartition saisonnière**
 - Promouvoir le **tourisme de proximité et les séjours thématiques**, notamment pour inciter les seniors et les familles à diversifier leurs choix de destinations.

C. MODES DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉS

Dans le cadre de courts séjours récréatifs, la question du choix modal est intrinsèquement liée à de longues distances de déplacements vers des destinations qui ne sont pas celles du quotidien. De ce fait, le choix modal n'est pas contraint par l'usage de modes actifs ni des transports collectifs urbains. La concurrence à l'automobile pour le choix du mode de transport principal est donc principalement reportée sur le train. Or, ce mode est contraint dans l'espace et ne peut donc évoluer à court terme qu'en termes de fréquences ou d'offres tarifaires.

Pour comprendre les logiques de choix modal pour les courts séjours réalisés en Suisse, nous nous focalisons ici sur trois aspects : la durée des séjours, leur localisation, et les habitudes quotidiennes des répondants à travers les logiques de choix modal.

Les logiques de choix modal

Cette section introduit l'usage de la typologie des logiques de choix modal, qui rend compte de la combinatoire des trois paramètres susceptibles d'être à l'œuvre dans les comportements de mobilité : la logique d'action instrumentale, déclinée entre orientation fonctionnelle, sensible ou sociale, les préférences d'usage et les valeurs environnementales attribuées aux différents moyens de transport (en intégrant les modes actifs) et l'ancrage des habitudes mono ou multimodales dans la vie quotidienne.

Source : La version la plus récente de cette typologie est établie en 2019 par le LASUR dans le cadre d'une [Analyse du choix modal auprès de la population transnationale](#). Elle a été ensuite réalisée selon la même méthode pour les répondants au Panel Lémanique.

Intérêt : cette typologie des logiques d'action permet d'observer le lien entre les préférences, les valeurs, et les habitudes du quotidien, et les pratiques modales dans le cadre d'activités récréatives.

CHOIX MODAL VS DURÉE DES SÉJOURS

L'analyse des écarts par rapport à la moyenne permet de comprendre comment la durée d'un séjour influence les modes de transport privilégiés.

Quel mode de transport principal avez-vous utilisé pour vous rendre sur le lieu du séjour ?					
Ecart à la moyenne de chaque mode		La voiture en tant que conducteur·trice	La voiture en tant que passager·ère	Le train	L'avion
Combien de temps a duré ce séjour ?	2 jours	5,4%	1,4%	-4,3%	-1,1%
	3 jours	-3,7%	2,3%	3,3%	0,0%
	4 jours	-1,4%	-5,1%	0,8%	1,4%
Moyenne		45,9%	20,3%	22,7%	1,1%

Tableau 1 : Influence de la durée du court séjour sur le choix de mode de transport en été

Ce tableau présente l'écart à la moyenne du choix du mode de transport principal en fonction de la durée des courts séjours réalisés en été (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

Les parts modales globales mettent en avant une nette prédominance de la voiture (66,2% en combinant conducteurs et passagers), suivie du train (22,7%) et d'une utilisation marginale de l'avion (1,1%). Ces résultats indiquent que, pour les courts séjours estivaux, la flexibilité de la voiture reste majoritairement privilégiée, bien que le train joue un rôle plus important pour des séjours de 3 à 4 jours.

Les séjours de 2 jours sont surreprésentés parmi les voyageurs utilisant la voiture en tant que conducteur (+5,4%) et, dans une moindre mesure, en tant que passager (+1,4%). À l'inverse, ils sont sous-représentés chez ceux qui prennent le train (-4,3%) et l'avion (-1,1%). Cela suggère que, pour des séjours très courts, les voyageurs privilégient l'autonomie offerte par la voiture plutôt que des modes nécessitant une planification plus importante comme le train ou l'avion.

Les séjours de 3 jours affichent une dynamique plus contrastée. L'utilisation de la voiture en tant que conducteur est nettement moins fréquente (-3,7%), ce qui pourrait indiquer que cette durée de séjour pousse une partie des voyageurs à opter pour d'autres alternatives. En revanche, les voyageurs en voiture en tant que passager sont légèrement plus nombreux (+2,3%), ainsi que ceux utilisant le train (+3,3%). Cela peut refléter une recherche de confort et d'alternatives collectives pour une durée de séjour intermédiaire.

Enfin, les séjours de 4 jours sont particulièrement sous-représentés chez les passagers de la voiture (-5,1%) et, dans une moindre mesure, chez les conducteurs (-1,4%). À l'inverse, l'avion (+1,4%) et le train (+0,8%) enregistrent une légère surreprésentation, ce qui pourrait traduire une tendance à recourir aux transports collectifs pour les séjours plus longs, notamment ceux dépassant un week-end classique.

Quel mode de transport principal avez-vous utilisé pour vous rendre sur le lieu du séjour ?					
Ecart à la moyenne de chaque mode		La voiture en tant que conducteur·trice	La voiture en tant que passager·ère	Le train	L'avion
Combien de temps a duré ce séjour ?	2 jours	0,4%	2,4%	-1,2%	-0,5%
	3 jours	-1,4%	-1,8%	4,5%	-0,5%
	4 jours	1,0%	-0,8%	-3,3%	1,1%
Moyenne		45,5%	27,6%	22,4%	0,5%

Tableau 2 : Influence de la durée du court séjour sur le choix de mode de transport en hiver

Ce tableau met en évidence les variations des choix modaux en fonction de la durée des courts séjours en hiver (Tableau 2).

D'un point de vue global, la voiture en tant que conducteur·trice reste le mode dominant (45,5% des déplacements), suivie par la voiture en tant que passager·ère (27,6%) et le train (22,4%). L'avion demeure marginal, avec seulement 0,5% des trajets, car les courts séjours considérés ici ne sont réalisés qu'en Suisse. Ainsi, la seule différence majeure avec l'été est l'augmentation de la part modale des trajets réalisés en voiture en tant que passager.

Les séjours de 2 jours montrent une légère surreprésentation des déplacements en voiture, notamment en tant que passager·ère (+2,4%). Ce choix peut être lié à des déplacements en groupe, typiques des courts séjours de loisir organisés entre amis ou en famille. En revanche, le train est sous-utilisé (-1,2%), ce qui peut s'expliquer par un manque d'adéquation des horaires ferroviaires ou par la recherche de flexibilité pour des séjours très courts.

Les séjours de 3 jours se distinguent par une nette augmentation du recours au train (+4,5%), bien au-dessus de sa moyenne d'usage (22,4%). Ce mode de transport semble donc particulièrement adapté à ces durées, offrant une alternative confortable et pratique à la voiture. À l'inverse, la voiture en tant que conducteur·trice et passager·ère est en retrait (respectivement -1,4% et -1,8%), traduisant une préférence pour le train lorsque la durée du séjour permet une organisation plus souple des déplacements.

Pour les séjours de 4 jours, on observe une surreprésentation de la voiture en tant que conducteur·trice (+1,0%), ce qui peut être lié à la nécessité de transporter davantage d'affaires ou à la recherche de flexibilité sur un séjour plus long. Le train, en revanche, est nettement sous-représenté (-3,3%), ce qui suggère que les personnes effectuant des séjours plus longs privilégient davantage l'autonomie que permet la voiture.

En conclusion, la durée du séjour influence clairement les choix modaux : les séjours courts (2 jours) favorisent la voiture, notamment en passager·ère, alors que les séjours intermédiaires (3 jours) privilégient le train. Enfin, les séjours plus longs (4 jours) renforcent l'usage de la voiture en tant que conducteur·trice, probablement pour maximiser la flexibilité et l'autonomie des déplacements.

Que ce soit en été ou hiver, les séjours très courts de 2 jours voient une surreprésentation de l'usage de la voiture. La flexibilité et la durée de trajet parfois plus courte encourage cet usage pour des temps sur place limités.

En revanche, les séjours de 3 jours sont ceux qui favorisent le plus le report vers l'usage du train. Réalisés souvent le weekend, on peut faire l'hypothèse que les pics de circulation au moment des trajets de ces séjours (vendredi et dimanche en fin de journée) tendent à reporter les déplacements vers une alternative à la voiture, qui se trouve être le train.

Cette hypothèse s'appuie également sur le retour à une surreprésentation de l'usage de l'automobile pour les courts séjours de 4 jours, qui permettent de se déplacer plus facilement hors des pics de circulation.

CHOIX MODAL VS LOCALISATIONS DES SÉJOURS

L'usage de l'automobile pour les loisirs est particulièrement évoqué dans l'actualité³⁴, notamment dans le cadre des retours de weekends. Outre les volumes de trafic importants, la question du choix modal et de ses variations permet de comprendre quels territoires sont actuellement les plus adaptés à un report vers une alternative à l'automobile.

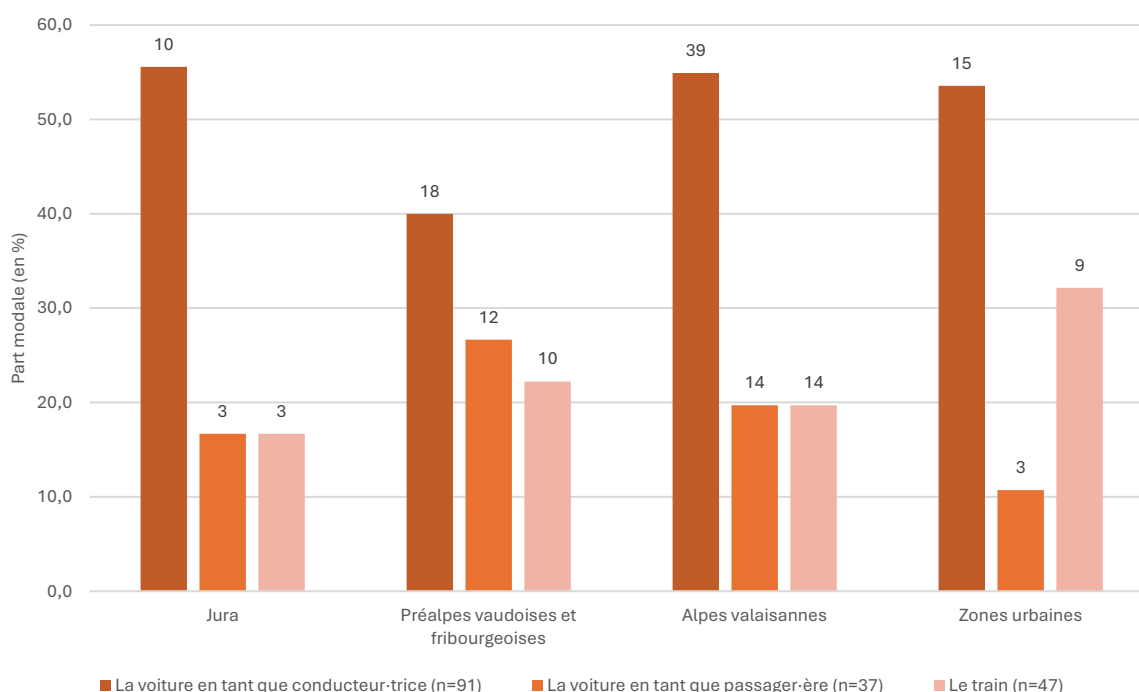


Figure 9 : Choix modal en fonction du lieu du court séjour en été

Ce graphique met en évidence les choix modaux des Vaudois en fonction de la destination de leurs courts séjours estivaux (Figure 9).

La voiture en tant que conducteur-trice est le mode de transport dominant, particulièrement pour les destinations situées dans le Jura (55%), et les Alpes valaisannes (54%), suivi des zones urbaines (52%), puis dans une moindre mesure des Préalpes vaudoises et

³ [Retour du ski: comment éviter les bouchons le dimanche? | 24 heures](#)

⁴ [Retours de ski: des villages du Chablais fermés aux automobilistes le week-end - rts.ch - Vaud](#)

fribourgeoises (10%). Ce constat remet en cause la forte dépendance à l'automobile pour accéder aux régions montagneuses et rurales, où les infrastructures de transport public seraient plus limitées, puisque l'usage de l'automobile en tant que conducteur est plus fort pour se rendre dans les zones urbaines que dans les Préalpes

Cependant, la voiture en tant que passager·ère représente une part non négligeable, notamment dans les Préalpes vaudoises et fribourgeoises (26%) et les Alpes valaisannes (19%), ce qui peut indiquer une pratique de covoiturage plus fréquente pour les séjours de loisirs impliquant des groupes ou des familles.

Enfin, le train apparaît comme un mode de transport plus fréquent pour les séjours dans les zones urbaines (32%), ce qui reflète une meilleure accessibilité ferroviaire des villes. Toutefois, sa part reste plus faible pour les destinations alpines et rurales, illustrant un défi majeur en matière de mobilité durable.

Ce constat met en avant la nécessité de renforcer les alternatives à la voiture pour les courts séjours en montagne pendant l'été, en développant des offres combinées train + bus (quasi inexistant dans les données récoltées) ou des incitations à l'utilisation des transports publics. Il questionne également les séjours dans des zones urbaines dont la part modale automobile totale est le double de la part du train.

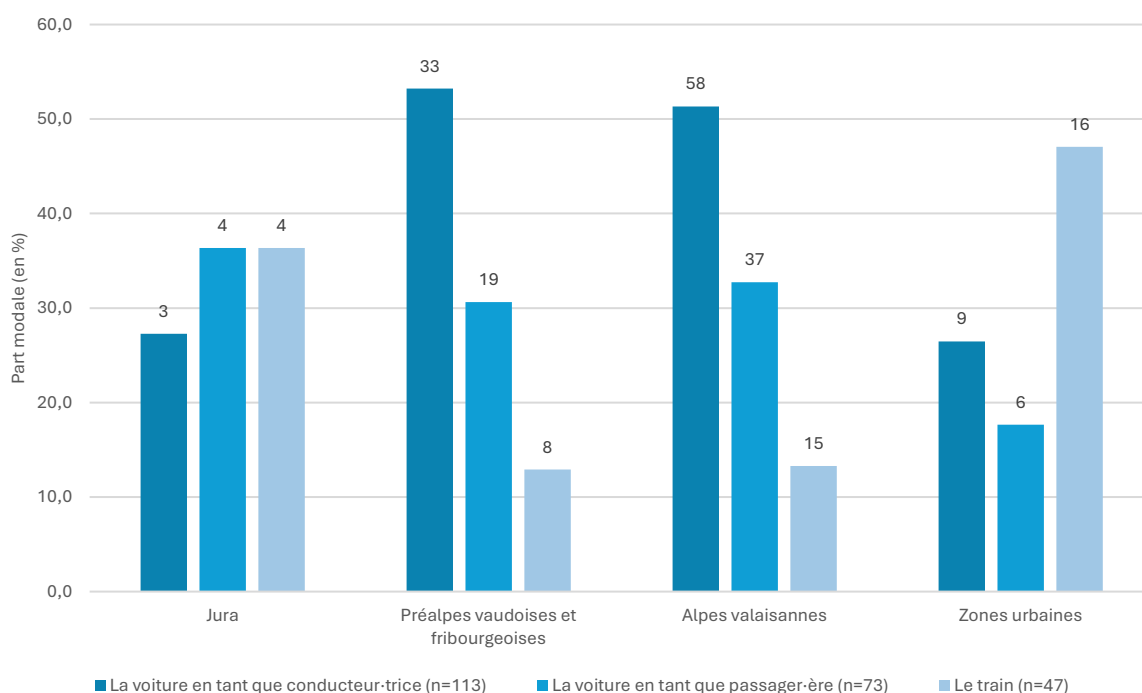


Figure 10 : Choix modal en fonction du lieu du court séjour en hiver

Ce graphique met en évidence les choix modaux des Vaudois en fonction de la destination de leurs courts séjours hivernaux (Figure 10).

Comme en été, la voiture en tant que conducteur·trice reste le mode dominant, avec une part particulièrement élevée pour les Préalpes vaudoises et fribourgeoises (52%) et les Alpes valaisannes (51%). Cette forte dépendance à l'automobile pour les destinations de montagne s'explique principalement par des motifs de visites nécessitant de se déplacer en famille, et par la nécessité de transporter du matériel de sport d'hiver (ski, snowboard, etc.).

La voiture en tant que passager-ère occupe également une place significative, et bien plus élevée qu'en été, ce qui peut corroborer une pratique accrue du covoiturage, notamment pour les séjours de ski en groupe ou en famille.

Le train est privilégié pour les zones urbaines (47%), où l'accessibilité ferroviaire est meilleure. Toutefois, sa part reste relativement faible pour les séjours en montagne, particulièrement dans les Alpes valaisannes (12%) et les Préalpes vaudoises et fribourgeoises (12%), soulignant un potentiel d'amélioration des offres de transport en commun, puisque cette part était plus élevée en été.

Ces résultats confirment que l'hiver accentue encore la dépendance à la voiture pour les séjours en montagne, notamment en raison de la logistique du matériel et de l'accompagnement. Une meilleure intégration des transports publics avec des offres combinées (train + bus ou ski pass intégré, offre familiale) pourrait favoriser un report modal et réduire l'impact environnemental des déplacements. D'autre part, la part du train vers les zones urbaines est plus élevée en hiver qu'en été, ce qui signifie également qu'un potentiel existe pour reporter les vacanciers hors de l'automobile en été.

CHOIX MODAL POUR LE SÉJOURS VS LOGIQUES DE CHOIX MODAL

Les résultats précédents ont montré que la durée des séjours, leur localisation, et la saison font significativement varier le choix modal. Ainsi, après avoir étudié les rythmes, et les territoires, nous abordons ici la question des individus vacanciers, avec le lien entre leurs logiques du quotidien et leurs pratiques occasionnelles.

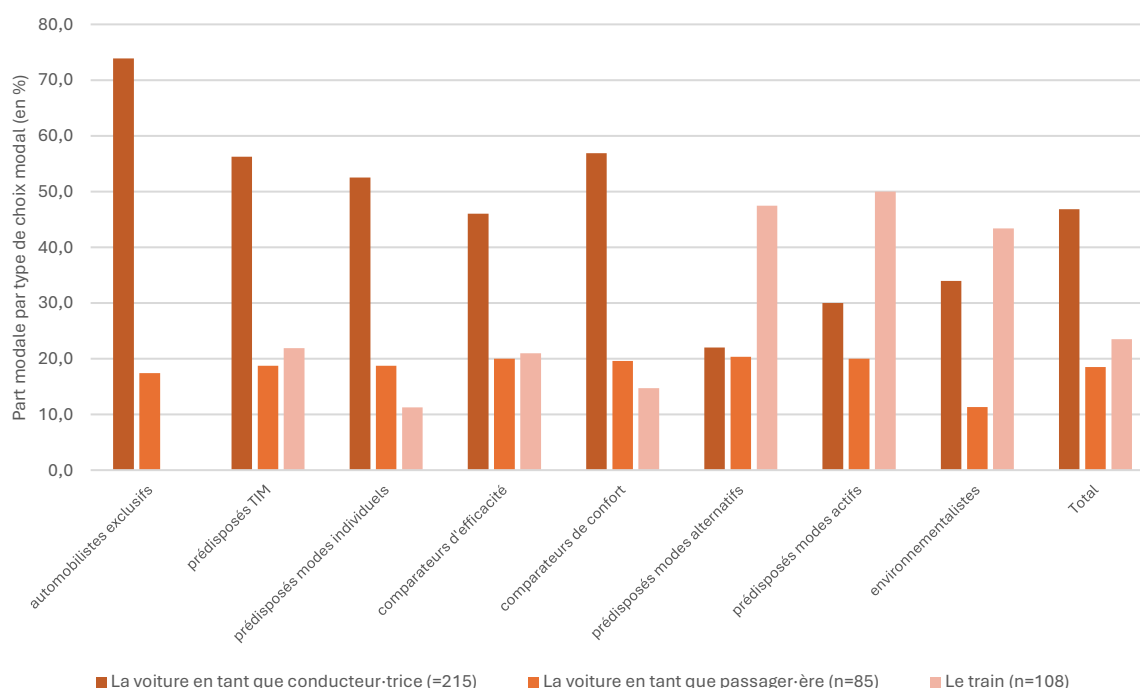


Figure 11 : Choix modal en fonction des logiques de choix modal en été

Ce graphique illustre les parts modales des différents moyens de transport utilisés pour les courts séjours en été en fonction des profils des répondants (Figure 11).

Les automobilistes exclusifs affichent une très forte prédominance de l'usage de la voiture en tant que conducteur-trice, avec plus de 70% des trajets réalisés ainsi. Cette catégorie est

caractérisée par une absence de l'usage du train, confirmant une dépendance quasi exclusive à la voiture.

Les prédisposés TIM (Transports Individuels Motorisés) et aux modes individuels montrent également une préférence pour la voiture en tant que conducteur·trice, bien que dans une moindre mesure (entre 50% et 55%). La part du train et de la voiture en tant que passager·ère reste marginale dans cette catégorie.

Les comparateurs de confort affichent un profil proche des comparateurs d'efficacité, mais avec une légère surreprésentation de la voiture en tant que conducteur·trice, ce qui suggère une recherche de flexibilité et de commodité dans leurs déplacements.

À l'opposé, les prédisposés aux modes alternatifs, les prédisposés aux modes actifs et les environnementalistes affichent une nette prédominance du train. Pour autant, les environnementalistes, habituellement perçus comme les plus distants de l'usage de l'automobile, sont, des trois groupes les plus durables, ceux qui en font le moins usage du train. On peut donc questionner une forme de dissociation des comportements entre les logiques quotidiennes et les comportements de vacanciers.

Globalement, la voiture en tant que conducteur·trice demeure dominante pour la majorité des profils, mais son usage diminue progressivement chez les catégories les plus sensibles aux alternatives de mobilité. Ce graphique met ainsi en évidence la segmentation des comportements modaux, mais également une différence de comportements entre les comparateurs d'efficacité et de confort, qui sont les deux catégories les plus à même de basculer entre l'automobile et une alternative. Ainsi, en été, ceux qui sont plus sensibles au confort se tournent plus facilement vers la voiture.

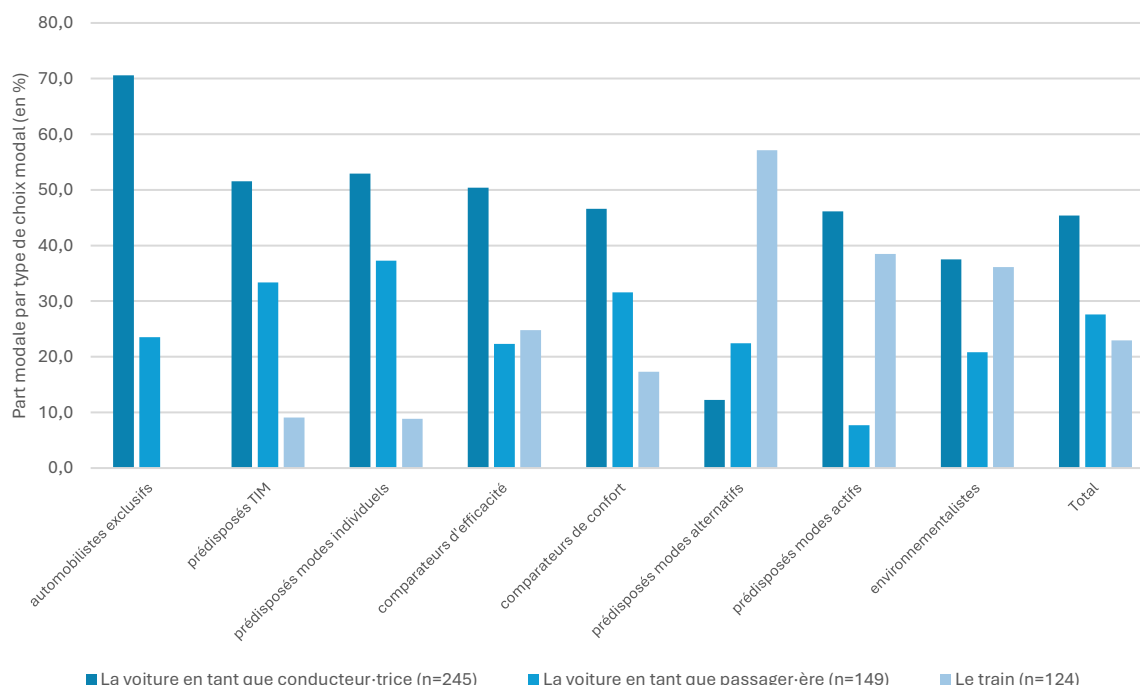


Figure 12 : Choix modal en fonction des logiques de choix modal en hiver

Ce graphique représente la répartition modale des déplacements pour les courts séjours en hiver, selon différents profils de répondants (Figure 12).

Les automobilistes exclusifs affichent une nette prédominance de la voiture en tant que conducteur·trice, avec plus de 70% des déplacements réalisés de cette manière et une absence d'usage du train. Ce comportement est similaire à celui observé en été, confirmant une forte dépendance à l'automobile pour cette catégorie et une constance dans les comportements.

Les prédiposés TIM (Transports Individuels Motorisés) et les prédiposés aux modes individuels continuent d'utiliser majoritairement la voiture en tant que conducteur·trice, avec des proportions supérieures à 50%. Cependant, une part légèrement plus importante d'usage du train est observée en été, ce qui démontre un abandon plus facile des alternatives à la voiture pour ces catégories.

Les comparateurs d'efficacité et les comparateurs de confort montrent toujours une forte préférence pour la voiture conduite personnellement, mais on observe une augmentation du recours au train par rapport à l'été. Cela suggère que, durant l'hiver, ces profils prennent davantage en compte des critères pratiques comme l'accessibilité des stations en train ou les conditions météorologiques par exemple.

Les prédiposés aux modes alternatifs, aux modes actifs et les environnementalistes confirment leur affinité pour le train, avec une forte dominance de ce mode dans ces groupes. Les environnementalistes, en particulier, utilisent très peu la voiture, ce qui traduit une volonté de réduire leur impact écologique, renforcée par l'existence d'offres hivernales spécifiques (train + forfait de ski, etc.). En revanche, les prédiposés aux modes actifs voient leur part modale de la voiture augmenter à près de 45%, car ils sont moins sensibles à l'usage du train que les autres logiques de durabilité.

En comparaison avec l'été, la part modale du train n'évolue pas, mais elle se reporte différemment dans chacune des logiques de choix modal. Cela peut être attribué à plusieurs facteurs : la difficulté des déplacements en voiture en montagne, la présence d'offres combinées favorisant l'usage du rail, ou encore des préférences saisonnières, qui touchent les catégories de populations différemment en fonction de leurs sensibilités. Néanmoins, la voiture reste largement dominante pour la majorité des profils.

Les différences de comportements entre l'été et l'hiver montrent une influence marquée des conditions saisonnières sur le choix modal. En hiver, l'usage du train est moins fréquent chez les profils sensibles aux modes alternatifs et aux préoccupations environnementales. Cette diminution peut être attribuée à des motifs de séjours, majoritairement familiaux, et des activités nécessitant des équipements, dépassant la force des sensibilités et renvoyant ces profils vers un usage de la voiture. Ces résultats suggèrent qu'en hiver, la nécessité d'adaptabilité et la praticité du train sont à mieux prendre en compte, tandis qu'en été, la liberté de mouvement offerte par la voiture l'emporte.

D. ENSEIGNEMENTS À PROPOS DES COURTS SÉJOURS

Enjeux soulevés

L'analyse des comportements en matière de courts séjours révèle des différences marquées selon les profils sociodémographiques, la localisation des destinations et la saisonnalité. L'âge, la composition du ménage et les préférences de loisirs influencent fortement les choix de destination et de mode de transport.

L'accessibilité et la proximité ne sont pas des critères déterminants pour les courts séjours, contrairement à la qualité du paysage et à l'offre d'hébergement. Cependant, la durée du

séjour et la période de l'année modulent significativement les choix de transport : alors que les séjours très courts favorisent l'automobile pour sa flexibilité, les séjours de trois jours enregistrent un report notable vers le train. En hiver, la voiture demeure largement privilégiée pour les séjours en montagne, en raison de la logistique du matériel et des contraintes familiales.

Enseignements majeurs

▪ **Profils et préférences des vacanciers**

- Les jeunes adultes (18-34 ans) privilégient les destinations naturelles, mais leurs choix varient selon la saison : Préalpes vaudoises et fribourgeoises en été, Alpes valaisannes en hiver.
- Les seniors (50 ans et plus) recherchent davantage de confort et d'accessibilité, favorisant les zones urbaines en hiver et les Préalpes en été.
- Les familles avec enfants sont surreprésentées dans les Alpes valaisannes, attirées par des infrastructures adaptées.
- Les personnes seules et les couples sans enfants se tournent vers les courts séjours en zones urbaines et préalpines, souvent de plus courte durée.

▪ **Saisonnalité et attractivité des territoires**

- En été, la diversité des destinations est plus grande, avec une préférence pour les espaces de nature et les séjours culturels.
- En hiver, la montagne capte une part importante des courts séjours, notamment en raison des infrastructures dédiées aux sports d'hiver et aux séjours familiaux pour les fêtes de fin d'année.
- La présence d'une résidence secondaire joue un rôle clé dans le choix des destinations hivernales, renforçant la concentration des séjours dans les Alpes.

▪ **Mobilité et choix modal**

- Les séjours de 2 jours sont dominés par la voiture, en raison de la flexibilité qu'elle offre pour des déplacements courts.
- Les séjours de 3 jours montrent un report vers le train, probablement lié aux pics de circulation des vendredis et dimanches soir.
- Pour les séjours de 4 jours, la voiture redevient majoritaire, profitant possiblement de créneaux horaires moins contraints puisque ces séjours empiètent sur des fins ou des débuts de semaine.
- En hiver, l'usage de la voiture est accentué en montagne pour des raisons de praticité et de logistique (enfants, transport du matériel, accessibilité des stations).
- Le train conserve une part stable entre les saisons mais son utilisation varie selon les profils : en été, il est utilisé par les voyageurs engagés dans des logiques de mobilité durable, tandis qu'en hiver, il est plus fréquent pour les déplacements vers les zones urbaines.

Recommandations

▪ **Développer des offres adaptées aux profils des vacanciers**

- Renforcer les infrastructures familiales dans les Préalpes vaudoises et fribourgeoises pour offrir une alternative aux Alpes valaisannes en hiver.

- Développer des itinéraires de randonnée et de découverte culturelle dans le Jura et les Préalpes afin d'attirer les seniors et les amateurs de nature hors des saisons de pointe.
- **Optimiser l'accessibilité et les solutions de transport**
 - Améliorer l'offre de transports publics pour les destinations alpines en hiver, en proposant des formules combinées (train + bus, ski pass intégré, offres familiales).
 - Tirer parti des pics de circulation pour promouvoir des alternatives modales en fonction des jours et heures de départ, notamment en développant des incitations tarifaires pour les départs en train le vendredi et le dimanche soir.
 - Encourager les séjours plus longs en facilitant l'accès aux offres de mobilité durable, réduisant ainsi la pression sur les infrastructures routières et les nuisances environnementales.
- **Encourager un meilleur équilibre entre les saisons et les motivations de séjour**
 - Promouvoir le tourisme de proximité et les séjours thématiques (culture, bien-être, écotourisme) pour inciter les seniors et les familles à diversifier leurs destinations.
 - Développer des infrastructures touristiques adaptées aux différentes saisons afin d'étendre l'attractivité des zones rurales et périurbaines en dehors des périodes de forte affluence.
 - Renforcer les communications sur les avantages des modes de transport alternatifs et sur les offres saisonnières adaptées aux différents types de voyageurs.

III. LES EXCURSIONS DE LOISIRS

Les comportements d'excursions sont façonnés par une interaction complexe entre les conditions saisonnières, les rythmes hebdomadaires, les choix d'activités et les logiques de mobilité. Ces déterminants suggèrent une forte adaptation des pratiques aux opportunités et contraintes spécifiques à chaque période :

- En été, les excursions sont favorisées par des congés plus longs et des conditions climatiques idéales. Elles se concentrent davantage en semaine, notamment en matinée et en après-midi, périodes propices à des activités extérieures variées comme les visites touristiques ou les loisirs de plein air.
- En hiver, bien que les excursions soient moins fréquentes, elles se concentrent davantage le weekend, reflétant probablement des contraintes professionnelles et des jours plus courts.

Les activités diffèrent également selon les saisons :

- L'été privilégie les loisirs en extérieur, comme la randonnée ou les sorties en nature
- L'hiver se tourne vers des activités adaptées aux conditions, notamment les sports d'hiver, mais également des activités en intérieur telles que les visites culturelles.

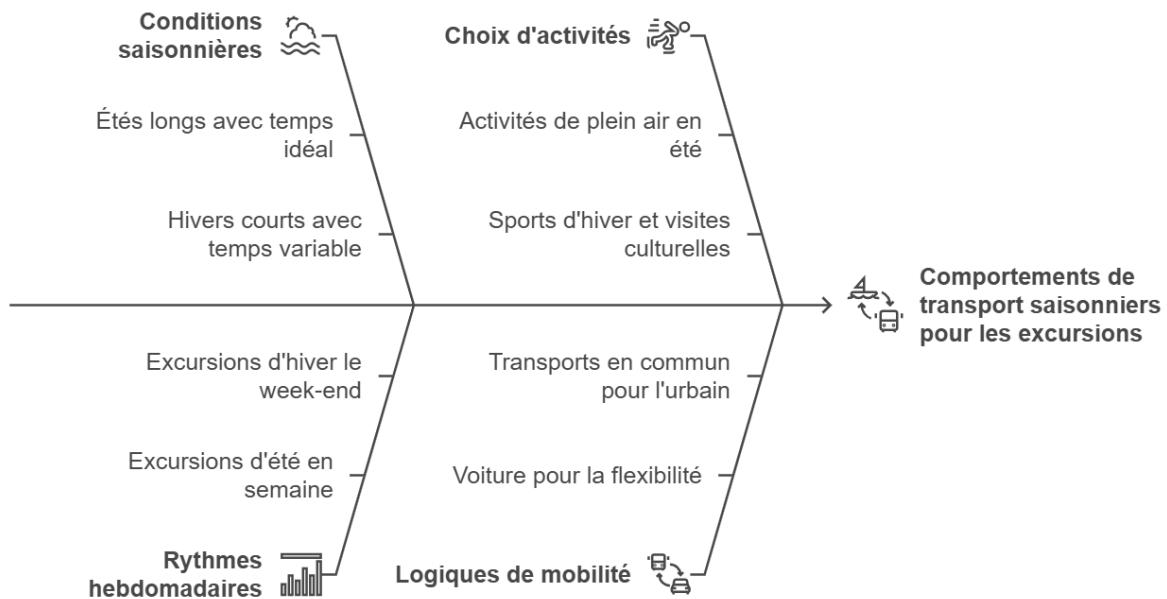
Ces choix influencent également les modes de transport :

- En été, la voiture personnelle domine, offrant flexibilité et adaptabilité, notamment pour aux zones naturelles ou rurales, propices aux activités en plein air.
- En hiver, l'usage de modes motorisés reste important, mais on observe un recours accru aux transports en commun, probablement pour les déplacements vers des centres urbains ou des stations de loisirs.

Les excursions présentent des spécificités qui laissent apparaître des potentiels d'adaptations de l'offre de transports pour capter plus efficacement les excursionnistes dans des modes autres que l'automobile :

- En été, le déplacement est plus souvent considéré comme une partie de l'excursion, pendant lequel on profite du paysage
- En hiver, le déplacement est tourné vers l'efficacité, il est considéré comme utilitaire, en vue de se rendre sur le lieu de l'excursion
- Les choix de localisation sont influencés par la proximité, mais également par la qualité du paysage en été, et par les activités proposées en hiver

Comprendre les choix de transport pour les excursions

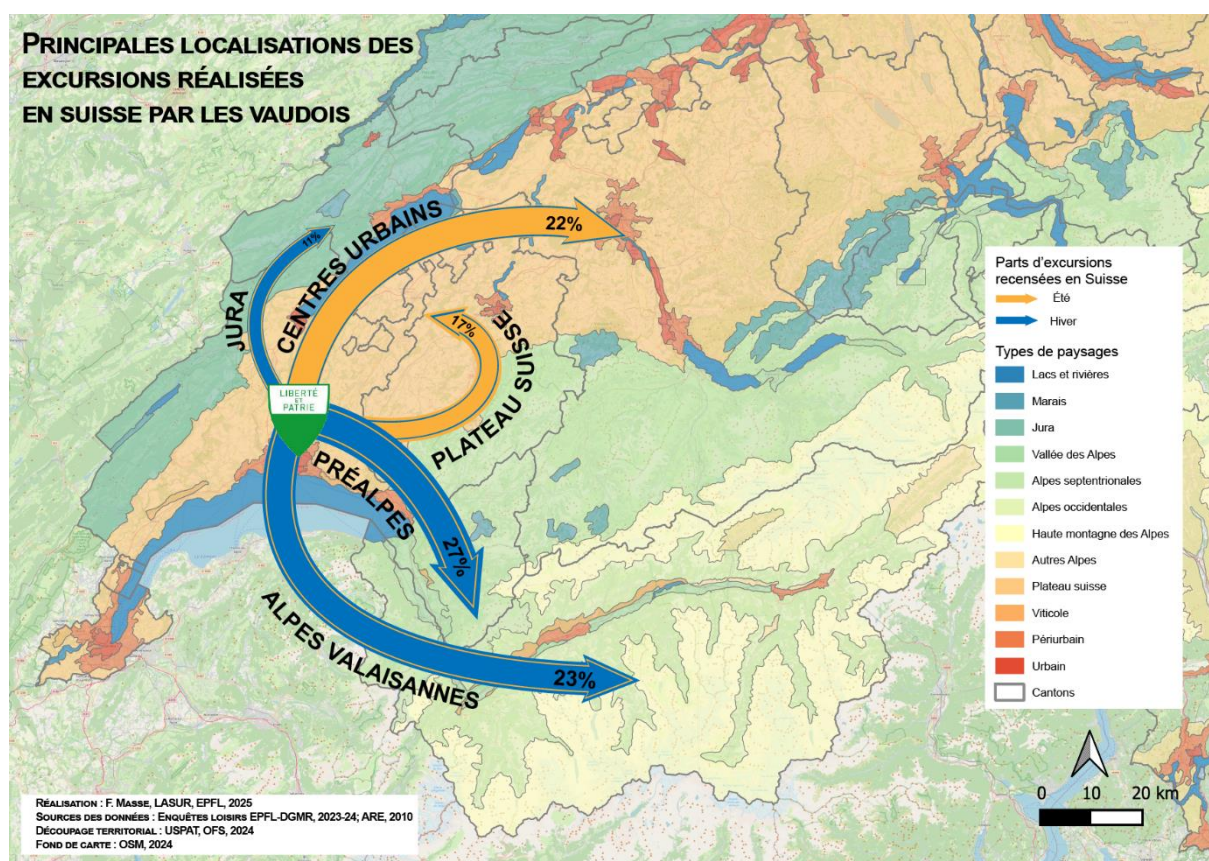


A. CHOIX DE LOCALISATIONS DES EXCURSIONS

Etudier les choix de localisation des excursions permet d'aborder un aspect peu étudié des mobilités récréatives, qui ne concerne ni le tourisme (les séjours), ni le quotidien (les loisirs). Ces mobilités occasionnelles ne répondent ni aux velléités relatives aux vacances, ni à la nécessité de proximité et de répétition des activités quotidiennes. Réalisées au maximum sur une journée, ces activités permettent d'atteindre des distances élevées dépassant le cadre du bassin de vie, et sont alors contraintes par les capacités temporelles, mais également déterminées par les caractéristiques sociodémographiques, et les motivations des personnes qui les réalisent.

Dans cette section, nous abordons les choix de localisation, la démographie des excursionnistes, et leurs motivations à se rendre dans certaines régions plutôt que d'autres.

DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE ET RÔLE DES TRANSPORTS PUBLICS



Carte 2 : Principales destinations des excursions en Suisse

Cette carte spatialise les principales localisations des excursions réalisées par les Vaudois en Suisse (Carte 2).

On observe que les flux excursionnistes sont fortement orientés vers les PréAlpes (27%) et les Alpes valaisannes (23%) en hiver, tandis que les excursions estivales se répartissent de manière majoritaire dans les centres urbains (22%), et le Plateau suisse (17%). Cela traduit une attractivité hivernale marquée pour les espaces montagnards, probablement en lien avec la pratique des sports d'hiver, alors que l'été favorise davantage les visites culturelles et récréatives en milieu urbain et sur le Plateau.

Les PréAlpes et les Alpes valaisannes sont les principales destinations d'hiver, reflétant l'importance des sports de neige et des excursions en altitude. La part des excursions estivales vers ces régions est légèrement moindre en raison d'une diversification des pratiques vers d'autres territoires. En été, les excursions urbaines et sur le Plateau semblent plus fréquentes, en raison de la richesse de l'offre culturelle, des festivals et des possibilités de visites touristiques.

Cette répartition met tout de même en évidence une notable hétérogénéité des destinations d'excursions, avec des volumes compris entre 27% des répondants décrivant une excursion dans les PréAlpes vaudoises et fribourgeoises, et 11% dans le Jura. Ces résultats soulignent la nécessité de dissocier les séjours des excursions, les premiers étant fortement dirigés vers les Alpes, tandis que les secondes sont bien plus diversifiées.

DÉMOGRAPHIE DES DESTINATIONS DES EXCURSIONS

La diversification des choix de localisations des excursions appelle à questionner la démographie des flux recensés dans les enquêtes. Penser que toutes les régions sont fréquentées par les mêmes types de populations reviendrait à considérer les offres récréatives et de transports de façon équivalente, alors que cette section nous montre des variations très marquées.

Localisations des excursions en fonction de l'âge

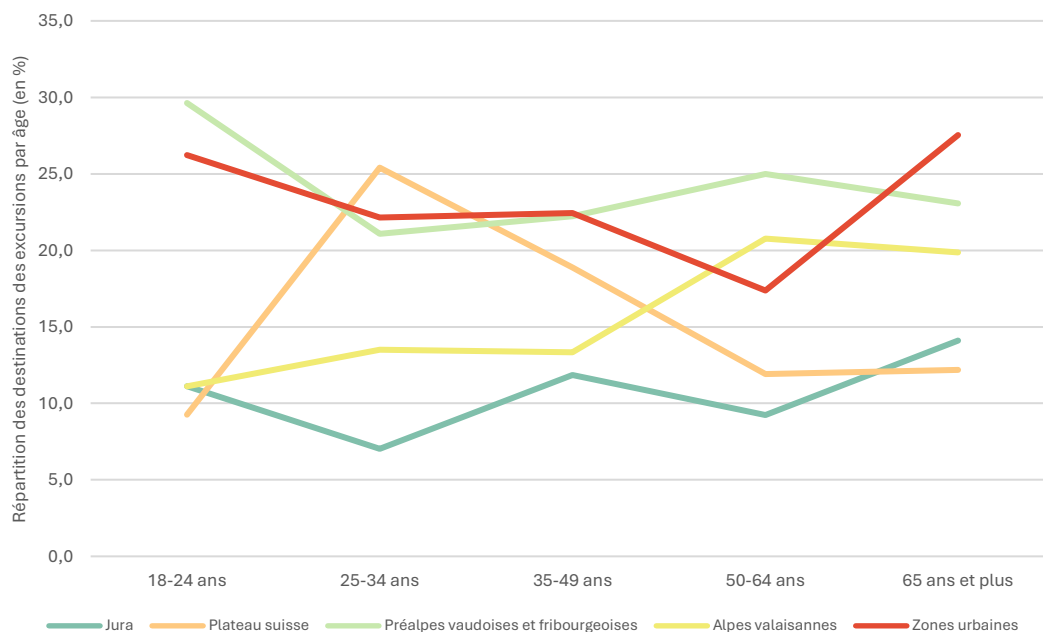


Figure 13 : Choix de localisation des excursions estivales en fonction de l'âge

Ce graphique illustre la répartition des destinations des excursions estivales en fonction de l'âge des excursionnistes (Figure 13).

Les jeunes adultes (18-24 ans) privilégient majoritairement les Préalpes vaudoises et fribourgeoises et les zones urbaines, avec des proportions dépassant les 25%. Ce premier choix peut s'expliquer par la proximité géographique de cette région montagneuse et le second par des activités qui correspondent aux attentes de cette catégorie de population. Les autres régions étudiées sont en revanche très peu fréquentées.

Les 25-34 ans montrent une préférence marquée pour le Plateau suisse, qui devient la principale destination d'excursion pour ce groupe. Cette tendance peut être liée à une recherche d'événements spécifiques ou d'activités culturelles et festives qui sont davantage concentrées sur le Plateau.

Les 35-49 ans adoptent un comportement plus équilibré avec une répartition relativement homogène entre les différentes destinations, bien que les zones urbaines et les Préalpes vaudoises et fribourgeoises restent un choix important. Cette catégorie d'âge semble allier des activités diversifiées entre nature et cadre urbain.

Les 50-64 ans privilégient à nouveau les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, marquant une remontée dans la fréquentation de ces espaces, mais également un intérêt croissant pour les Alpes valaisannes. Cette tendance peut refléter une recherche de nature et de tranquillité, en lien avec des activités comme la randonnée.

Enfin, les personnes de 65 ans et plus montrent une forte attirance pour les zones urbaines, avec une part en forte croissance par rapport aux autres catégories d'âge. Cette préférence pourrait être liée à l'accessibilité des infrastructures, à l'offre culturelle et aux besoins en commodités adaptées à cette tranche d'âge. On observe également des taux élevés d'excursions dans les Alpes valaisannes, par rapport aux autres classes d'âge.

En somme, ce graphique met en évidence l'évolution des pratiques excursionnistes selon les âges, avec une tendance marquée chez les jeunes adultes pour les destinations naturelles et montagnardes de proximité, tandis que les seniors privilégient les espaces naturels les plus éloignés, à savoir les Alpes valaisannes.

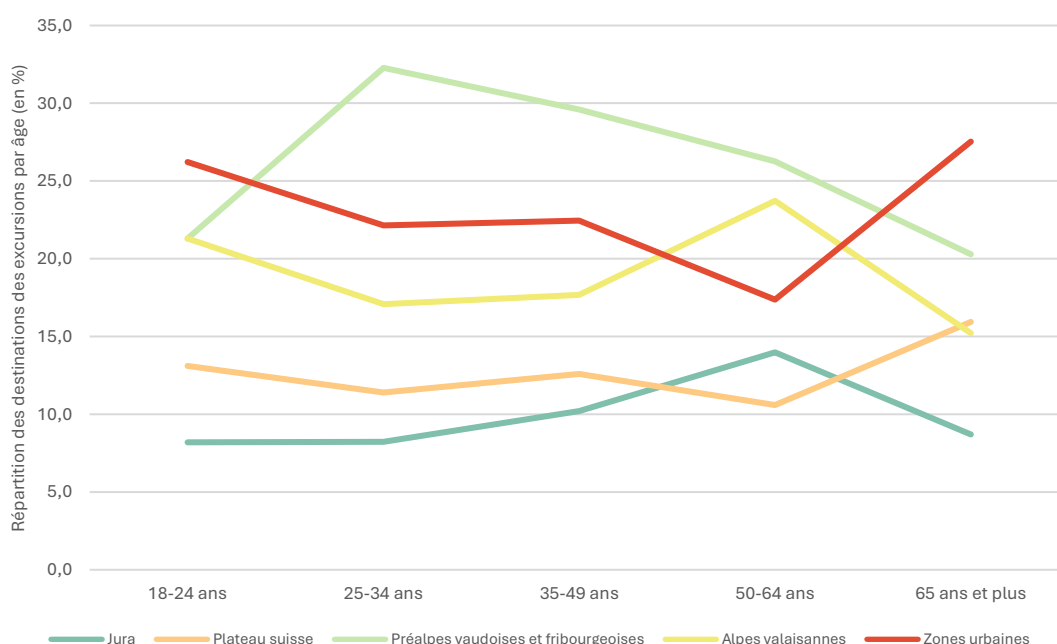


Figure 14 : Choix de localisation des excursions hivernales en fonction de l'âge

Ce graphique présente la répartition des destinations des excursions hivernales en fonction de l'âge des excursionnistes (Figure 14).

Les 18-24 ans montrent une préférence marquée pour les zones urbaines, qui constituent la principale destination pour 26% des répondants. Cette tendance peut s'expliquer par la proximité géographique et des activités qui correspondent aux attentes des jeunes. Les excursions dans les Alpes valaisannes augmentent de quasi 100% par rapport à l'été, démontrant que l'attractivité de cette région dépasse largement les difficultés d'accès.

Les 25-34 ans affichent une forte diversité dans leurs choix, avec une nette domination des Préalpes vaudoises et fribourgeoises, au détriment du Plateau Suisse qui voit une diminution de plus de 100% de ses mentions. Les zones urbaines et les Alpes valaisannes ne sont en revanche pas plus mentionnées en hiver qu'en été.

Les 35-49 ans conservent une distribution relativement diversifiée entre les différentes destinations, avec une légère baisse de l'attrait des Préalpes vaudoises et une progression des Alpes valaisannes par rapport aux 25-34 ans. Cette différence reflète potentiellement un intérêt accru pour la haute montagne, potentiellement plus attrayant pour les familles et les amateurs de sports d'hiver.

Chez les 50-64 ans, on observe un pic de fréquentation des Alpes valaisannes, qui deviennent la première destination de cette catégorie d'âge. Cette tranche d'âge, souvent plus aisée, peut privilégier des excursions plus longues vers des infrastructures récréatives développées, caractéristiques des grandes stations alpines.

Enfin, les 65 ans et plus se distinguent nettement par une forte préférence pour les zones urbaines, qui deviennent la première destination de cette tranche d'âge. L'accessibilité, le confort et l'offre culturelle peuvent expliquer cet attrait, alors que les destinations montagneuses perdent en attractivité à mesure que l'âge avance.

La comparaison des excursions estivales et hivernales montre que les 18-24 ans privilégient en été la proximité des Préalpes vaudoises et fribourgeoises, mais leur intérêt pour les activités en montagne dépasse les questions de distance en hiver avec une forte augmentation de la fréquentation des Alpes valaisannes. Cette tranche d'âge montre également un fort attrait pour les excursions urbaines, qui ne dépend pas des spécificités saisonnières. Les 25-34 ans diversifient davantage leurs excursions en été, avec une présence moindre dans le Jura et les Alpes valaisannes. En hiver, ils se tournent massivement vers les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, probablement pour les activités liées aux sports d'hiver. Les 35-49 ans maintiennent une répartition relativement équilibrée entre les différentes destinations en été.

En hiver, les Alpes valaisannes prennent une place plus importante, bien que les Préalpes restent les plus attractives. Les 50-64 ans favorisent déjà les Alpes valaisannes en été, mais cette tendance s'accroît en hiver, où ces destinations deviennent dominantes. L'attrait pour les zones urbaines reste faible dans les deux saisons. Enfin, les 65 ans et plus privilégient les destinations urbaines en toutes saisons, mais se détachent des Alpes en hiver, probablement à cause de leur haute fréquentation qui ne correspond pas à leurs attentes.

En conclusion, l'été favorise une plus grande diversité de choix de destinations, tandis que l'hiver intensifie l'attrait pour les Alpes valaisannes chez les plus jeunes et les actifs, et oriente davantage les seniors vers les zones urbaines.

Localisations des excursions en fonction du type de ménage

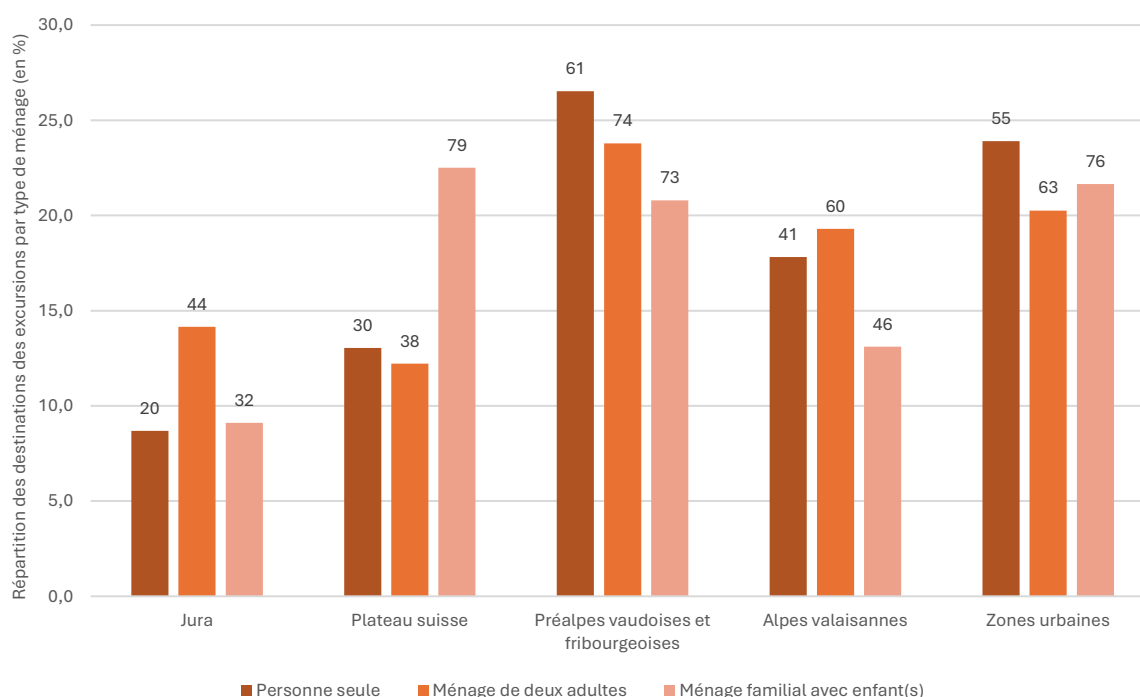


Figure 15 : Choix de localisation des excursions estivales en fonction du type de ménage

Le graphique illustre la répartition des destinations d'excursions estivales selon le type de ménage (Figure 15).

Les ménages familiaux avec enfants privilégient majoritairement le Plateau suisse, avec une proportion atteignant près de 23%, ainsi que les zones urbaines, représentant plus de 22% des excursions. Cela suggère une recherche d'activités accessibles et adaptées aux familles, et dans des environnements proposant une offre culturelle et de loisirs diversifiée. Les ménages de deux adultes affichent une fréquentation des Préalpes légèrement supérieure à celle des familles, se situant autour de 24%. Ils montrent également un intérêt marqué pour les Alpes valaisannes, et le Jura, probablement en raison d'activités de détente et de randonnée en montagne. Leur présence dans les zones urbaines est en revanche la plus faible. Les personnes seules se distinguent par une répartition plus contrastée, privilégiant les Préalpes vaudoises et fribourgeoises ainsi que les zones urbaines. Cela pourrait traduire une volonté d'évasion en nature, mais également de proximité.

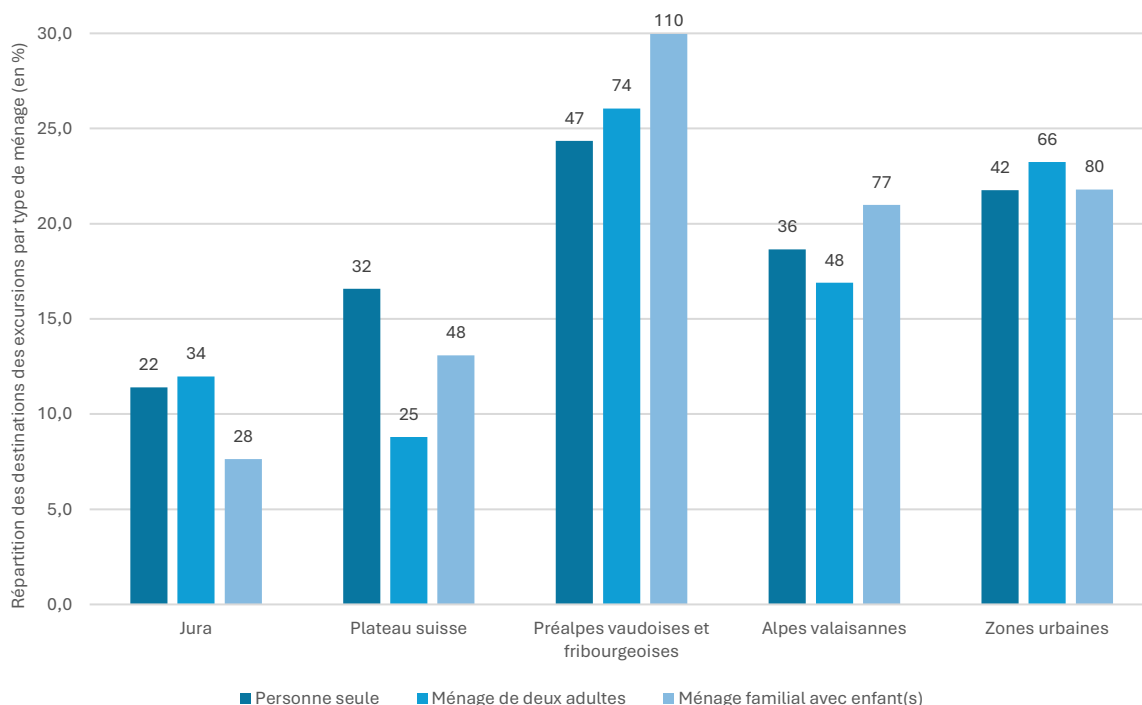


Figure 16 : Choix de localisation des excursions hivernales en fonction du type de ménage

Le graphique montre les différences de choix de localisation des excursions hivernales selon le type de ménage (Figure 16).

Les ménages familiaux avec enfants montrent une nette préférence pour les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, avec une part atteignant près de 30%. Ce choix peut être expliqué par la présence d'infrastructures adaptées aux familles, telles que des stations de sports d'hiver. Les ménages de deux adultes ont un profil de répartition relativement similaire, mais délaissent plus fortement le Plateau suisse au profit des reliefs proches. Les personnes seules adoptent une répartition plus équilibrée de leurs excursions. Elles se rendent plus faiblement que les autres dans les Préalpes, et montrent un intérêt plus marqué pour le Plateau suisse. Le Jura et le Plateau suisse sont globalement moins fréquentés, avec des proportions ne dépassant pas 15% pour l'ensemble des types de ménages. Ces destinations semblent moins attractives en hiver, probablement en raison d'une offre de loisirs moins adaptée à la saison.

La comparaison des excursions estivales et hivernales selon le type de ménage met en évidence plusieurs différences dans les choix de localisation. En été, les ménages familiaux avec enfants privilégient le Plateau suisse, tandis qu'ils se déplacent plus volontiers dans les Préalpes vaudoises et fribourgeoises en hiver. Ce choix renforcé en hiver s'explique par l'attrait des stations de sports d'hiver adaptées aux familles, mais dénote de la volonté de proximité des excursions. Les Alpes valaisannes sont également plus fortement recensées en hiver.

Globalement, le type de ménage montre des différences, mais celles-ci sont peu marquées et principalement fondées sur un report du Plateau suisse vers les Préalpes pour les ménages avec enfants.

Localisations des excursions en fonction du niveau de revenu

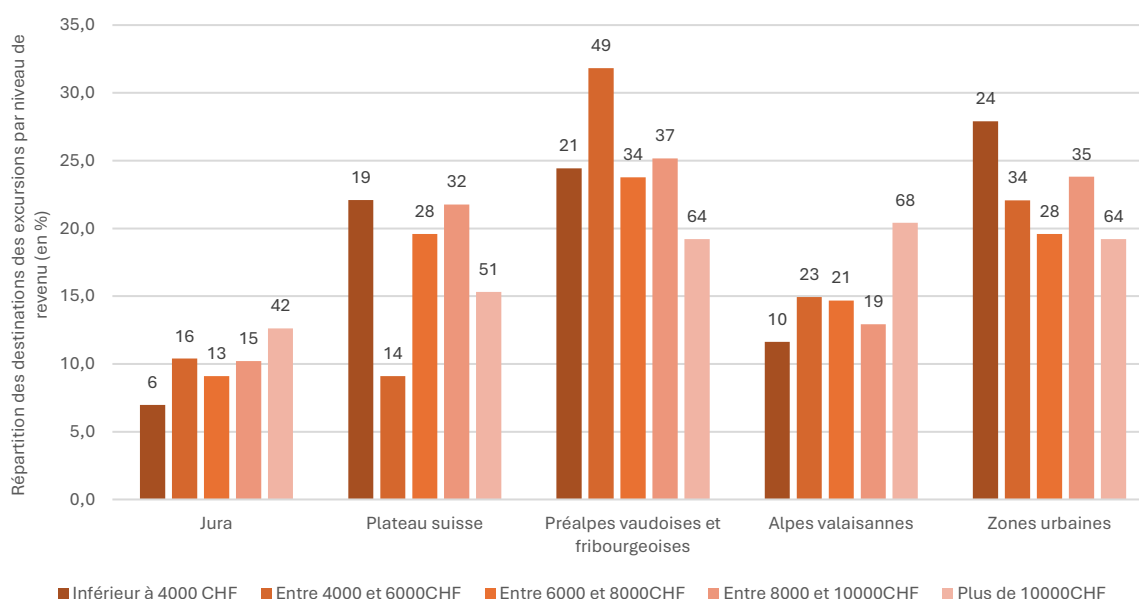


Figure 17 : Choix de localisation des excursions estivales en fonction du niveau de revenu

Ce graphique met en évidence les disparités dans le choix de localisation des excursions estivales en fonction du niveau de revenu des ménages⁵ (Figure 17).

Les ménages à faibles revenus (moins de 4'000 CHF) privilégient les zones urbaines à hauteur de près de 27%, ce qui en fait leur destination principale. Les Préalpes vaudoises et fribourgeoises sont également attractives pour eux, représentant environ 24% des excursions. À l'inverse, leur présence dans les Alpes valaisannes est plus limitée, autour de 11%, indiquant une moindre accessibilité des zones montagneuses les plus éloignées pour cette catégorie de revenus. Les ménages compris entre 4'000 et 8'000 CHF sont environ 32% à fréquenter les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, ce qui en fait un pôle d'excursion central. A l'opposé, le Plateau suisse attire seulement 9% de cette catégorie. Les ménages les plus aisés (plus de 10'000 CHF) affichent des comportements plus hétérogènes, sans forte sur-représentation d'une région, témoignant d'une diversité d'intérêts, mais ils sont cependant plus disposés à se rendre dans les Alpes valaisannes que les autres tranches de revenus.

Le niveau de revenu influence clairement le choix des excursions estivales. Les ménages modestes privilégient la proximité et les espaces urbains, tandis que les ménages aisés investissent davantage les zones montagneuses et touristiques, bénéficiant d'un accès facilité aux infrastructures de loisirs.

⁵ Dans le cadre de cette analyse, les catégories « inférieur à 2'000CHF » et « entre 2'000 et 4'000CHF » ont été regroupé pour des questions d'effectifs.

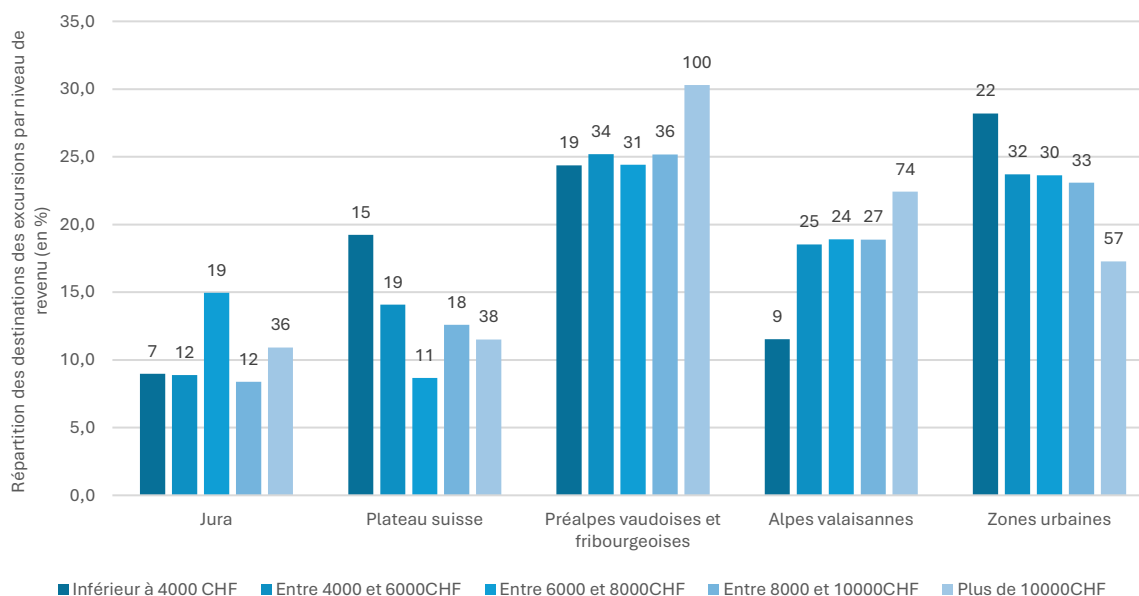


Figure 18 : Choix de localisation des excursions hivernales en fonction du type du niveau de revenu

Ce graphique présente les variations de choix de destinations des excursions hivernales selon le niveau de revenu des ménages (Figure 18).

On observe de façon globale une distribution bien plus homogène qu'en été des localisations des excursions en fonction des niveaux de revenus, démontrant que cette variable influence moins les choix de localisations en hiver qu'en été.

Les ménages à faibles revenus (moins de 4'000 CHF) privilégient largement les zones urbaines, représentant environ 28% de leurs excursions, confirmant une préférence pour des destinations accessibles. Les Préalpes vaudoises et fribourgeoises constituent leur deuxième choix avec environ 24%, tandis que leur fréquentation des Alpes valaisannes reste faible, autour de 11%, limitant leurs excursions aux destinations plus éloignées et coûteuses. Les ménages intermédiaires (de 4'000 à 10'000 CHF) affichent une répartition plus équilibrée entre les différentes destinations, mais leur présence dans les Alpes valaisannes augmente légèrement au détriment du Plateau suisse. Les ménages les plus aisés (plus de 10'000 CHF) montrent une forte affinité pour les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, atteignant près de 30%. Ils sont également légèrement plus présents dans les Alpes valaisannes, ce qui souligne leur capacité à accéder à ces régions nécessitant des dépenses plus élevées. En revanche, leur présence dans les zones urbaines est plus modérée (environ 17%), suggérant une recherche d'activités hivernales plus exclusives et éloignées des centres urbains.

Ainsi, le revenu influence le choix des destinations en été comme en hiver, les ménages modestes privilégiant la proximité et l'accessibilité des zones urbaines, tandis que les ménages aisés favorisent les espaces naturels et les stations de montagne, mais les écarts se réduisent tout de même en hiver.

La démographie des excursions met en évidence des disparités selon l'âge, la taille du ménage et le niveau de revenu, influençant les pratiques et les choix de localisations.

L'âge influence fortement les préférences de localisation. Les jeunes adultes (18-34 ans) privilégient les espaces naturels pour des activités de plein air, avec une préférence pour les Préalpes vaudoises et fribourgeoises en été et un report vers les Alpes valaisannes en hiver.

La taille du ménage joue également un rôle clé. Les ménages familiaux avec enfants sont surreprésentés dans les Alpes valaisannes, où ils trouvent des infrastructures adaptées aux besoins des plus jeunes. Les personnes seules et les ménages sans enfant se dirigent plus fréquemment vers les zones urbaines et les Préalpes, avec des excursions plus courtes en été qu'en hiver.

Le niveau de revenu module aussi les choix de destination. Les ménages aisés réalisent plus d'excursions vers des destinations lointaines et attractives, notamment les Alpes en hiver. À l'inverse, les ménages aux revenus plus modestes privilégient des excursions proches, souvent en zones urbaines ou sur le Plateau suisse, où les coûts de déplacement et d'activités peuvent être plus abordables.

MOTIVATIONS PRINCIPALES DES CHOIX DE LOCALISATIONS DES EXCURSIONS

La section V.C. du rapport descriptif montre que l'été est caractérisé par une recherche de qualité paysagère et de découverte, tandis que l'hiver favorise la qualité des activités récréatives et les activités de sociabilisation. Pour les deux saisons, la question de la proximité au domicile est majeure.

La section précédente de ce rapport analytique, abordant la démographie des localisations des excursions a montré l'influence de l'âge, du type de ménage, et du niveau de revenu sur les choix réalisés. Parmi ces déterminants, l'âge semble le plus discriminant, démontrant à la fois des différences entre classes d'âge, et entre saisons pour les mêmes classes. Dans cette section, nous abordons donc la question des motivations déterminants les choix de localisations, en comparant les arguments sélectionnés avec les classes d'âges des répondants.

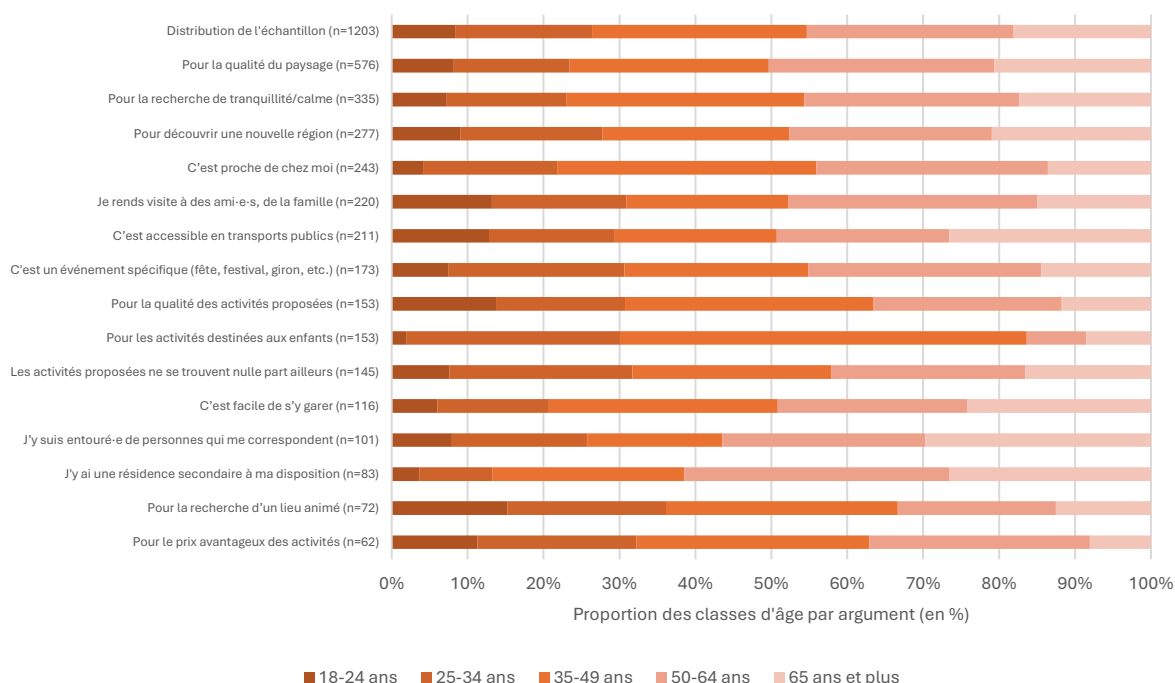


Figure 19 : Motivations au choix de localisation de l'excursion estivale par classes d'âge

Ce graphique présente les différences générationnelles dans les motivations influençant le choix de localisation des excursions estivales (Figure 19).

Les personnes âgées de 65 ans et plus privilégient avant tout la qualité du paysage et la recherche de tranquillité, des critères qui dominent également chez les 50-64 ans. Ces deux groupes d'âge sont aussi surreprésentés parmi ceux qui disposent d'une résidence secondaire, expliquant leur attachement à certaines destinations, et cherchent aussi plus fortement que les autres à être entourés de personnes qui leur correspondent. Les 35-49 ans, souvent en ménage avec enfants, se distinguent par un intérêt plus marqué pour la qualité des activités proposées et celles spécifiquement destinées aux enfants. Ils valorisent également la proximité au domicile, ce qui se reflète dans le fait que les ménages avec enfants ont plutôt tendance à réaliser des excursions dans le Plateau suisse.

Les 25-34 ans sont dans une moindre mesure sur-représentés pour les activités réservées aux enfants, mais également dans les fêtes et festivals. Les plus jeunes (18-24 ans) se démarquent par des motivations plus orientées vers la socialisation et les événements spécifiques. Ils sont plus nombreux à rechercher un lieu animé, à privilégier les excursions pour assister à des festivals ou des fêtes.

Enfin, la facilité d'accès en transport public est un critère qui prend de l'importance avec l'âge, alors que les plus jeunes semblent moins sensibles à cette contrainte.

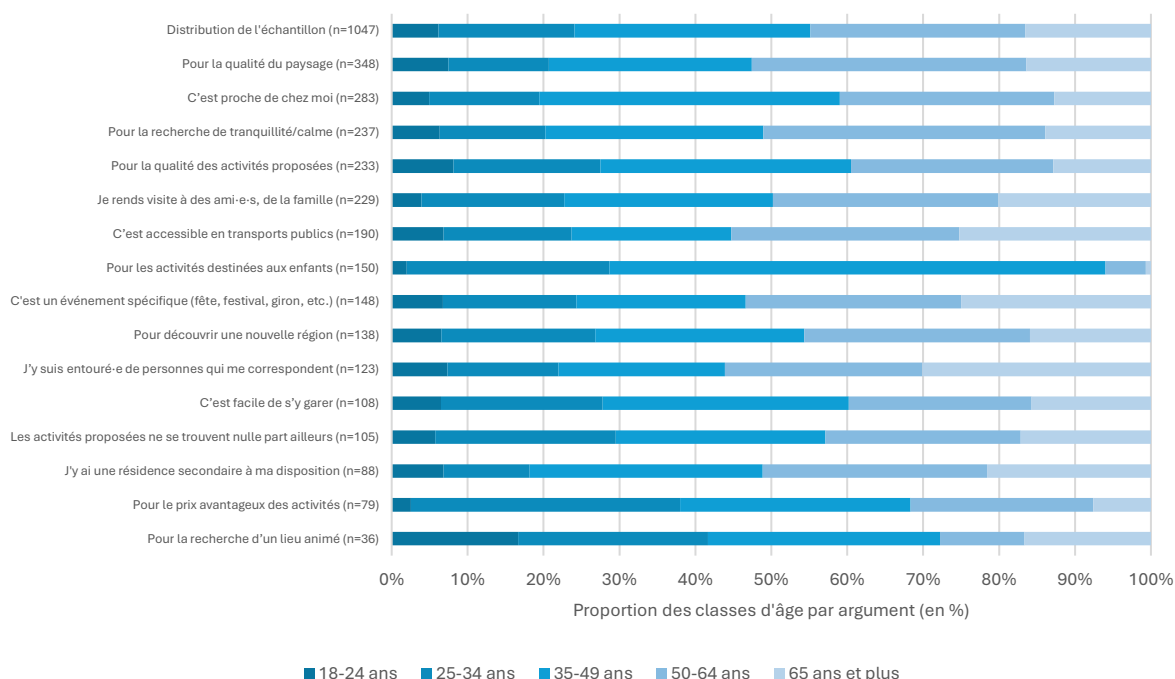


Figure 20 : Motivations au choix de localisation de l'excursion hivernale par classes d'âge

Ce graphique aborde les différences de motivations au choix de localisation des excursions hivernales selon les classes d'âge (Figure 20).

Les personnes âgées de 65 ans et plus privilégient avant tout l'accessibilité en transports publics, et la possibilité d'être entourés de personnes qui leur correspondent. Ils sont également plus disposés aux événements. Les individus âgés de 50 à 64 ans suivent des tendances similaires, avec un attachement fort à la qualité du paysage et à la recherche de calme. Toutefois, ils montrent également un intérêt pour la qualité des activités proposées et la visite à des amis ou de la famille. Les 35-49 ans se démarquent par un attrait plus marqué pour les activités, en particulier celles de proximité et destinées aux enfants. Ils sont également

plus nombreux à valoriser la facilité de stationnement, ce qui peut indiquer une dépendance plus forte à la voiture.

Les plus jeunes (18-24 ans et 25-34 ans) se distinguent par une plus forte sensibilité à la recherche d'un lieu animé. Ils sont aussi plus enclins à choisir une destination proposant des activités de qualité. Cependant, les 25-34 ans se distinguent par un regard plus attentif à la question du prix des activités, ainsi qu'à l'accessibilité en voiture.

La comparaison des motivations au choix de localisation des excursions en été et en hiver révèle que la qualité du paysage et la recherche de tranquillité sont prédominants en toutes saisons, particulièrement chez les 50-64 ans et les 65 ans et plus. Cependant l'hiver laisse davantage de place à des considérations pratiques telles que la proximité et l'accessibilité en transports publics. Les 35-49 ans se distinguent dans les deux saisons par une forte importance accordée aux activités proposées, en particulier celles destinées aux enfants. Toutefois, cette motivation est plus marquée en hiver, probablement en raison des sports d'hiver et des infrastructures spécifiques comme les stations de ski. Les plus jeunes (18-34 ans) recherchent davantage des lieux animés et des événements spécifiques en été, où les festivals et les activités culturelles sont plus nombreuses. En hiver, cette tendance s'atténue légèrement, bien que l'attrait pour les lieux offrant une vie sociale dynamique reste présent.

Enfin, la proximité du domicile et la facilité de transport sont des facteurs plus déterminants en hiver, particulièrement pour les classes d'âge les plus élevées.

L'analyse des excursions réalisées par les résidents suisses met en évidence une diversité de facteurs influençant la localisation de ces déplacements. Ces déterminants varient selon plusieurs dimensions, notamment l'âge, la composition du ménage, le niveau de revenu et la saisonnalité des pratiques.

L'impact de l'âge et du cycle de vie

L'âge est un facteur structurant dans le choix de localisation des excursions. Les jeunes adultes (18-34 ans) privilégient des destinations dynamiques et animées, en lien avec des événements spécifiques ou des opportunités de socialisation. Leur choix se porte davantage sur les zones urbaines et les lieux festifs en été, tandis qu'en hiver, ils recherchent des stations offrant des infrastructures sportives et de l'animation. À l'inverse, les seniors (50 ans et plus) favorisent des environnements naturels et calmes, comme les Préalpes ou les Alpes, où la qualité du paysage et la tranquillité sont primordiales. Cette tendance est encore plus marquée en hiver, où la proximité du domicile et l'accessibilité en transports publics deviennent des critères déterminants, et leurs choix se déplacent des Alpes valaisannes vers les Préalpes vaudoises et fribourgeoises, moins fréquentées.

L'influence de la composition du ménage

La présence d'enfants modifie significativement les choix de localisation. Les ménages familiaux privilégient les destinations offrant des activités adaptées aux enfants, Plateau suisse en été, puis Alpes en hiver. En hiver, la préférence pour ces régions s'accroît, en raison des sports d'hiver et des équipements dédiés aux familles. Les couples sans enfant montrent quant à eux une tendance plus équilibrée entre nature et culture, choisissant à la fois les espaces ruraux et les centres urbains. Enfin, les personnes seules sont plus enclines à se tourner vers

des destinations accessibles et proches, facilitant des excursions spontanées et nécessitant peu de logistique.

Le rôle du niveau de revenu

Le revenu influence également les préférences en matière de localisation des excursions. Les catégories à revenu plus modeste (moins de 4 000 CHF) privilégient les excursions locales et les destinations accessibles financièrement, comme le Plateau suisse ou les zones urbaines. À l'inverse, les ménages aux revenus élevés (plus de 10 000 CHF) sont surreprésentés dans les excursions vers les Alpes, notamment en été, où les infrastructures touristiques impliquent des coûts plus élevés.

L'effet de la saisonnalité

Les excursions estivales et hivernales présentent des contrastes importants. En été, la recherche de nature et d'évasion domine, avec une forte attraction pour les espaces verts, les lacs et les paysages montagnards accessibles. Les activités culturelles et festives influencent également les choix des plus jeunes. En hiver, les motivations se recentrent sur la proximité et l'accessibilité des destinations pour les ménages avec enfants et les personnes âgées, quand les Alpes deviennent un pôle majeur pour les sports d'hiver.

B. RYTHMES DES EXCURSIONS

Bien que les données récoltées ne fournissent pas des volumes de flux représentant le trafic des excursionnistes, elles permettent d'obtenir un aperçu des périodes de la semaine et de la journée qui sont privilégiées pour les excursions. Elles distinguent semaine et weekend, puis découpent la journée en six moments significatifs (matin – midi – après-midi – fin de journée – soir – nuit), pouvant retranscrire les rythmes et durées des excursions.

La partie qui suit se penche donc sur l'étude de ces rythmes en fonction de l'âge, et des destinations propices aux excursions, afin de distinguer les temporalités qui animent le territoire.

ANALYSE DES PICS DE FRÉQUENTATION EN SEMAINE ET LE WEEK-END

Cette première section porte sur les différences de pratiques entre la semaine et le weekend, en comparant les comportements en fonction de l'âge.

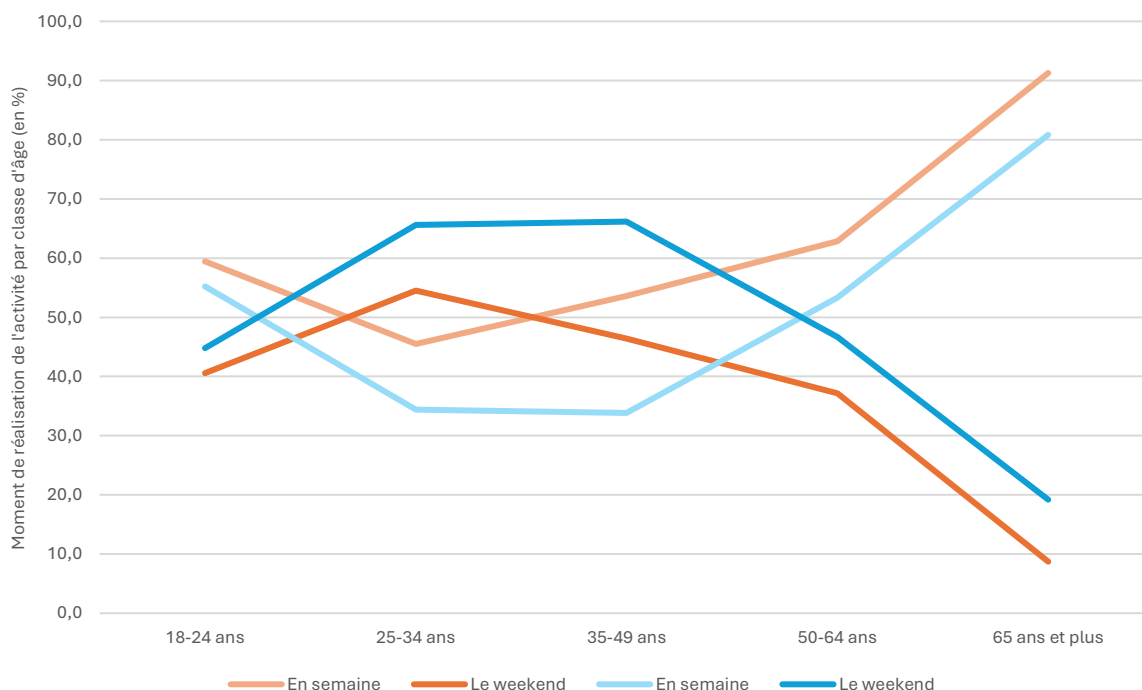


Figure 21 : Distribution des excursions dans la semaine par classe d'âge

Ces courbes montrent la répartition des excursions en semaine et le week-end selon les classes d'âge, différenciant les saisons estivales en orange et hivernales en bleu (Figure 21).

Elles nous permettent d'observer la double inversion qui s'opère en fonction de l'âge, puis que les 18-24 ans ont plus tendance à recenser une excursion durant la semaine, au contraire des 25 à 49 ans qui se portent plutôt sur le weekend, tandis que les personnes plus âgées privilégient également la semaine. Ce graphique nous montre également que les excursions ont plus tendance en hiver qu'en été à être réalisées pendant le weekend.

On peut donc en conclure que les actifs, principalement occupés par le travail durant la semaine, sont ceux qui profitent le plus du weekend pour les excursions tandis que plus de 50% des plus jeunes et 80% des plus de 65 ans les font pendant la semaine, disposant d'un temps libre plus conséquent pour ce genre d'activité pendant au minimum une demi-journée.

L'été, plus propice à la prise de jours de repos et de congés, mais également à la faveur d'une meilleure météo, favorise les excursions en semaine pour tous.

HEURES PROPICES AUX EXCURSIONS

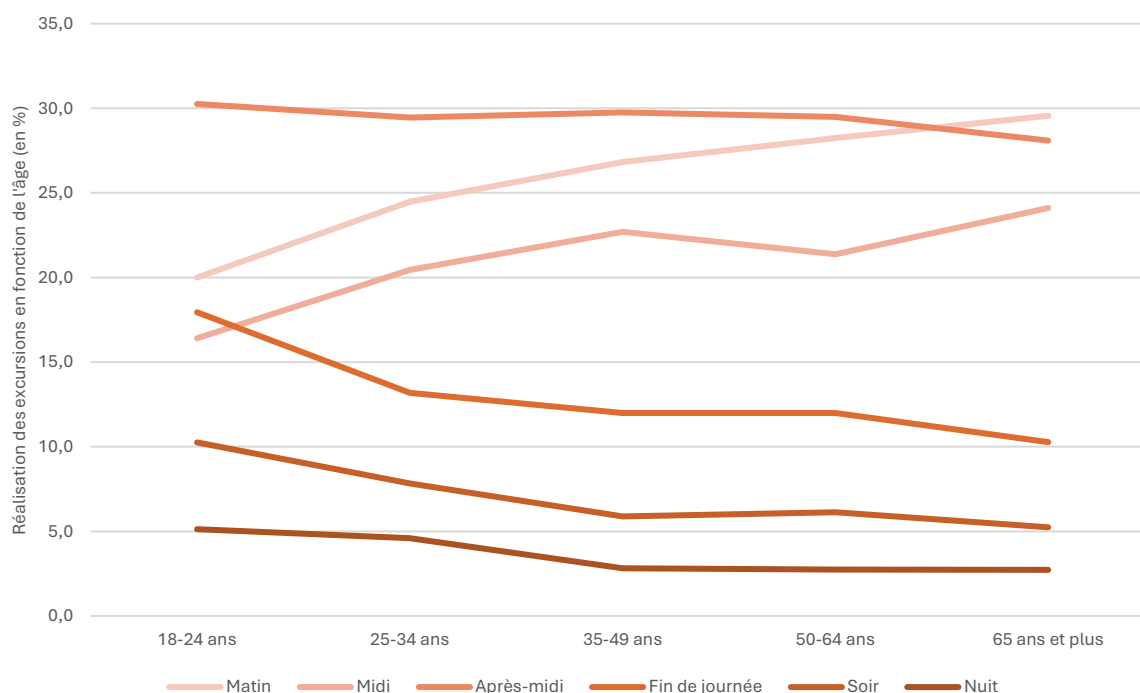


Figure 22 : Distribution des excursions estivales dans la journée par classe d'âge

Le graphique présente la répartition des excursions estivales dans la journée selon les classes d'âge (Figure 22).

L'après-midi est le moment privilégié pour toutes les tranches d'âge, puisqu'entre 25% et 30% des répondants réalisent une excursion durant ce moment de la journée. Cette constance traduit une tendance générale à organiser des excursions qui se déroulent au milieu de la journée.

Les jeunes adultes (18-24 ans) montrent une plus forte présence en fin de journée et en soirée par rapport aux autres classes d'âge. Leur participation décroît progressivement au fil de la journée, bien qu'ils soient proportionnellement plus nombreux à sortir la nuit que les autres groupes. À l'inverse, les seniors (65 ans et plus) privilégient davantage le matin et le midi, avant une forte baisse des activités en soirée et la nuit. Cette tendance reflète des rythmes de vie plus matinaux et une moindre propension à sortir tard.

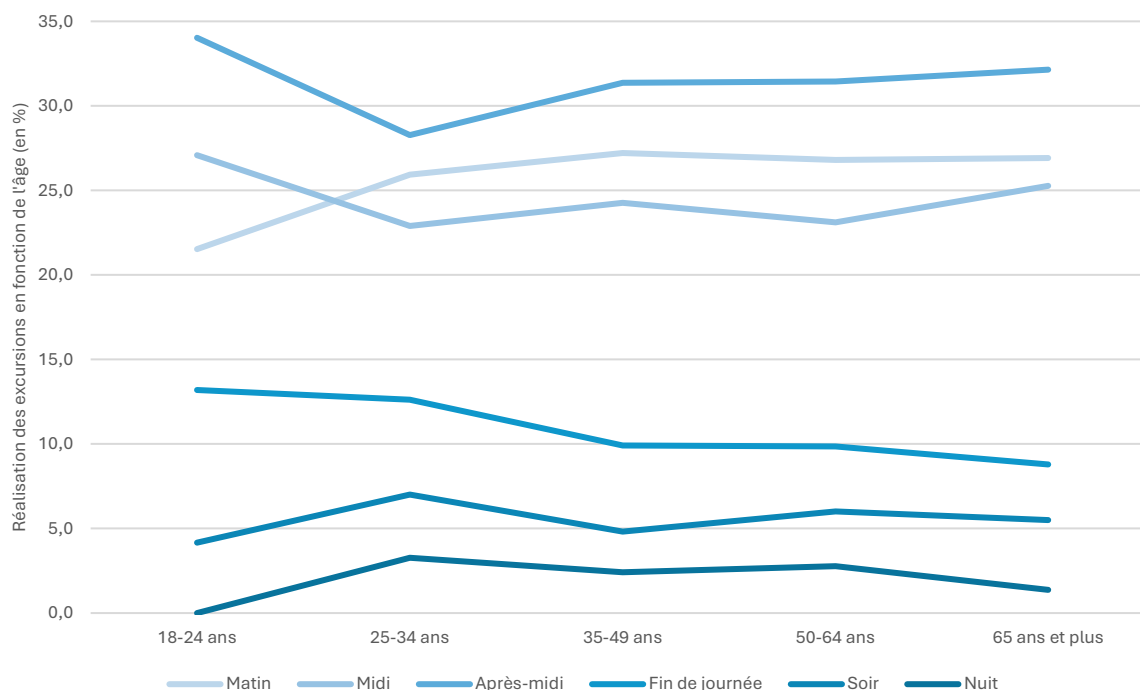


Figure 23 : Distribution des excursions hivernales dans la journée par classe d'âge

Ce graphique présente la distribution des excursions hivernales selon les classes d'âge et le moment de la journée (Figure 23).

Les après-midis sont le moment privilégié pour toutes les catégories d'âge, avec une part qui oscille entre environ 25% et 35%. Cette tendance est particulièrement marquée chez les jeunes adultes (18-24 ans), dont la proportion d'excursions l'après-midi est la plus élevée. En revanche, cette part diminue légèrement pour les classes d'âge intermédiaires (35-49 ans) avant de remonter chez les seniors (65 ans et plus).

Les excursions en fin de journée, en soirée et la nuit restent marginales en hiver, avec une décroissance marquée selon l'âge. Cependant, contrairement à l'été, ce sont les 25-34 ans et non les 18-24 ans qui sont les plus enclins à sortir le soir et la nuit, tandis que ces créneaux sont très peu investis par les seniors, confirmant un rythme de vie plus diurne pour ces derniers.

La comparaison des excursions estivales et hivernales selon le moment de la journée révèle des différences marquées. En été, les excursions sont davantage réparties sur l'ensemble de la journée, avec une forte présence en après-midi et en fin de journée, notamment chez les jeunes adultes, et une forte présence le matin pour les plus âgés. En hiver, les excursions sont plus concentrées l'après-midi, particulièrement chez les 18-24 ans et les seniors, et le matin moins souvent mentionné. Les sorties en soirée et la nuit sont plus fréquentes en été, surtout chez les jeunes, alors qu'elles restent marginales en hiver. Cette différence reflète l'influence des conditions climatiques, de la durée du jour, et des opportunités de loisirs propres à chaque saison.

Les comportements des excursionnistes varient significativement selon les rythmes hebdomadaires et journaliers. En semaine, les excursions sont plus souvent mentionnées par des seniors et de jeunes adultes, tandis que les adultes actifs de 25 à 50 ans privilégient nettement le weekend. Cette tendance reflète les contraintes professionnelles de cette

catégorie de personnes, tandis que les jeunes en études et les retraités bénéficient d'une flexibilité accrue pour éviter l'affluence.

Au cours de la journée, les excursions estivales sont plus diversifiées temporellement que celles en hiver. En été, les sorties se répartissent entre la matinée, l'après-midi et la fin de journée, avec une présence plus marquée en soirée chez les jeunes adultes. En hiver, les excursions sont davantage concentrées en matinée et début d'après-midi, surtout chez les plus jeunes et les seniors, probablement en raison des conditions météorologiques et de la réduction de la durée du jour.

Les excursions nocturnes restent marginales en toute saison, bien qu'elles soient légèrement plus présentes en été, surtout chez les 18-24 ans, qui profitent de températures plus clémentes et d'une offre de loisirs plus développée en soirée. En revanche, en hiver, la fin d'après-midi marque déjà une diminution de la fréquentation des excursions, suggérant une adaptation aux conditions hivernales et aux horaires d'activités spécifiques comme le ski.

Ces résultats mettent en évidence l'importance des temporalités dans l'organisation des excursions, influencées par les rythmes sociaux et environnementaux. Adapter l'offre de transport et de loisirs aux besoins des différentes tranches d'âge et aux variations saisonnières pourrait favoriser une meilleure répartition des flux et une optimisation de l'accessibilité aux destinations prisées.

C. LOGIQUES DE MOBILITÉ

INTÉRÊT DE L'ÉTUDE DU CHOIX MODAL POUR LES EXCURSIONS

La question du choix modal pour les mobilités de loisirs est toujours délicate à traiter. Contrairement aux navettes domicile-travail, leur fluidité spatiale et temporelle complexifie le calibrage des modèles, qui dépendent habituellement de variables fixes et stables dans le temps. Or, la littérature scientifique aborde habituellement soit la question du tourisme, soit des loisirs, sans distinction claire entre ce qui relève du quotidien ou de l'occasionnel. De ce fait, les modèles peuvent avoir tendance à surestimer la distance de la mobilité de loisirs quotidienne, ou sous-estimer l'influence des capacités individuelles à se déplacer pour des excursions.

Comprendre ce qui détermine le choix de la voiture plutôt qu'un autre mode est essentiel pour ajuster les politiques de mobilité à la proposition d'alternatives efficaces dans un contexte précis. Premièrement, cela permet d'aborder un angle mort de l'étude des loisirs, celui de la sortie occasionnelle, de la mobilité du weekend, hors du travail, mais également hors du cadre des habitudes et du bassin de vie. Deuxièmement, cela permet de cibler des catégories de populations qui pourraient potentiellement basculer vers une alternative. Troisièmement, cela permet d'identifier les territoires de résidences, et les territoires d'activités, qui sont plus propices que d'autres à l'usage de l'automobile.

Dans le cadre des loisirs étudiés dans ce rapport, nous avons fait le choix de contrer la variabilité temporelle en séparant les pratiques en trois catégories, les séjours, les excursions, et les loisirs quotidiens. Dans cette partie, nous abordons spécifiquement la question des excursions, et, pour stabiliser la variabilité spatiale, avons décidé de ne faire recenser par les répondants que l'excursion la plus remarquable de la saison. Ainsi, les logiques de mobilité que nous étudions concernent des pratiques récurrentes, mais pas quotidiennes, qui durent d'une demi-journée à une journée et dont les localisations peuvent alors s'étendre du bassin de vie jusqu'à plus de 200 km du domicile. Cette approche permet de mettre en concurrence

le choix modal de la voiture, flexible et rapide, avec des alternatives permettant de parcourir des distances intermédiaires, telles que le train.

LA PROBABILITÉ DE CHOISIR LA VOITURE PLUTÔT QU'UN AUTRE MODE POUR LES EXCURSIONS

Méthodologie

Pour étudier cette question, la méthode statistique privilégiée ici est celle de la régression logistique (McFadden, 1975 ; Ben Akiva, Lerman, 1985). Elle rentre dans le cadre des modèles de choix discrets, c'est-à-dire fondés sur les postulats d'une transparence du milieu, soit la connaissance par les individus de l'ensemble des alternatives disponibles, ainsi que la rationalité de leurs choix. Nous employons ici un modèle Logit binomial, qui compare une probabilité de choix entre deux modalités de la variable à expliquer. Basé sur les méthodes d'évaluation des alternatives de choix, nous testons ici la propension à choisir la voiture plutôt qu'un autre mode en fonction de variables indépendantes.

Ces variables indépendantes sont de différentes natures :

- Variables sociodémographiques : niveau de revenu, niveau de formation, catégories d'âge, type de ménage
- Temporalité : période de réalisation dans la semaine
- Habitudes : Logiques d'actions du choix modal
- Territoire : typologie territoriale au domicile, type de paysage au lieu de l'excursion

Ainsi, les variables couvrent les champs relatifs à l'individu, à la temporalité de l'excursion, aux habitudes du quotidien à travers les logiques de choix modal, et différencie le territoire du domicile par la structure de son urbanisation au territoire de l'excursion par les caractéristiques de son paysage.

Chaque variable est définie par une modalité de référence, qui est celle regroupant le plus d'individus. De ce fait, nous pouvons comparer les comportements des minorités – les autres modalités –, par rapport à la majorité. Dans le Tableau 3, les références sont représentées en rouge. Une cellule verte indique que les individus appartenant à cette modalité sont plus disposés à prendre un autre mode que ceux de la référence. Une cellule rouge indique que les individus appartenant à cette modalité sont plus disposés à prendre la voiture que ceux de la référence. Les cellules grises indiquent les modalités non significatives dans le modèle.

Le tableau présente la même analyse pour les deux saisons, permettant de comparer les effets de chaque caractéristique en été et en hiver.

Probabilité de prendre la voiture plutôt qu' un autre mode pour l'excursion		Eté	Hiver
Niveau de revenu	Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre		
	Moins de 4000CHF		
	Entre 4000 et 6000CHF		
	Entre 6000 et 8000CHF		
	Entre 8000 et 10000CHF		**
	Plus de 10000CHF	ref.	ref.
Niveau de formation	Formation professionnelle ou moins		
	Bac +5 ou plus		
	Bac à Bac +3	ref.	ref.
Catégorie d'âge	18-24 ans	**	**
	25-34 ans		
	50-64 ans	**	
	65 ans et plus	***	**
	35-49 ans	ref.	ref.
Type de ménage	Personne seule		*
	Ménage de deux adultes		
	Ménage familial avec enfant(s)	ref.	ref.
Période de réalisation	Le weekend	***	
	En semaine	ref.	ref.
Typologie du choix modal	Automobilistes exclusifs		**
	Prédisposés TIM	**	**
	Prédisposé modes individuels	**	**
	Comparateurs de confort		
	Prédisposés modes alternatifs	***	***
	Prédisposés modes actifs		*
	Environnementalistes		**
	Comparateurs d'efficacité	ref.	ref.
Typologie territoriale au domicile	Centres de grandes agglomérations	***	***
	Agglomérations centres et suburbaines		
	Périphéries d'agglomérations		
	Centres secondaires		
	Faibles densités et périurbain	ref.	ref.
Type de paysage au lieu de l'excursion	Jura		*
	Plateau suisse		
	Alpes valaisannes		
	Zones urbaines	***	***
	Préalpes vaudoises et fribourgeoises	ref.	ref.

*** très significatif ; ** significatif ; * peu significatif

Tableau 3 : Probabilité de choisir la voiture plutôt qu'un autre mode pour l'excursion

Analyse des résultats pour l'été

En été, l'âge influence significativement le choix modal. Les 18-24 ans, les 50-64 ans et les 65 ans et plus sont plus enclins à utiliser un autre mode que la voiture, par rapport aux 35-49 ans, qui sont la catégorie de référence. On pourrait associer cette catégorie au fait d'avoir des

enfants et donc la nécessité de prendre une voiture. Pour autant, à cette saison, le type de ménage ne joue pas de rôle significatif dans le choix modal.

En revanche, la période de réalisation influence fortement le mode de transport. Les excursions réalisées en semaine sont bien plus propices à l'utilisation d'un autre mode, tandis que le weekend favorise le recours à la voiture. Cela peut s'expliquer par un usage plus rationnel et planifié des transports publics en semaine, notamment pour des excursions locales. Le week-end, en revanche, la voiture reste privilégiée, probablement en raison d'une plus grande flexibilité horaire et de la volonté d'atteindre des destinations plus éloignées ou moins accessibles en transports en commun.

En matière de logiques de choix modal, les personnes prédisposées aux modes alternatifs, privilégient d'autres moyens que la voiture par rapport aux comparateurs d'efficacité, mais les prédisposés aux modes actifs et les environnementalistes ne sont pas significatifs, montrant la force de la dépendance à la voiture pour des excursions.

Enfin, seuls les habitants des grandes agglomérations sont plus enclins à utiliser des alternatives à la voiture, sans doute grâce à une meilleure accessibilité aux structures de transports publics permettant d'atteindre de grandes distances en un temps limité. De même seules les zones urbaines sont associées à une moindre utilisation de la voiture, ce qui suggère une influence des infrastructures de transport et des pratiques récréatives spécifiques à cette région.

Analyse des résultats pour l'hiver

En hiver, la dynamique évolue. Contrairement à l'été, le niveau de revenu devient un facteur significatif : les personnes aux revenus élevés (entre 8'000 et 10'000 CHF) sont plus enclines à prendre la voiture que la référence, pourtant la catégorie la plus aisée.

L'effet de l'âge reste présent mais plus atténué, puisque seuls les plus jeunes et les plus âgés sont plus fortement disposés aux alternatives, démontrant que l'hiver apporte une tendance négative vers un choix plus prononcé de la voiture.

Le type de ménage démontre lui que seuls les personnes seules sont plus disposées aux modes alternatifs par rapport aux ménages avec enfants, les ménages de deux adultes n'étant pas significatifs.

La période de réalisation n'est pas non plus significative, effaçant donc le différentiel existant en été entre la semaine et le weekend.

Les logiques de choix modal sont en revanche renforcées en hiver : les prédisposés aux modes individuels et aux transports motorisés optent plus fréquemment pour la voiture tandis que toutes les catégories ayant une appétence pour les alternatives font fortement ce choix par rapport aux comparateurs.

L'effet territorial au domicile reste similaire à celui de l'été, les habitants des grandes agglomérations étant plus enclins à utiliser des modes alternatifs. Enfin, la localisation des excursions influe différemment en hiver puisqu'aux zones urbaines s'ajoute le Plateau suisse. Cela peut indiquer deux tendances différentes : soit les zones urbaines et le Plateau suisse sont plus propices aux alternatives, soit les régions montagneuses sont encore plus fortement soumises à l'usage de la voiture.

Comparaison entre l'été et l'hiver

L'analyse révèle des différences saisonnières marquées dans les déterminants du choix modal. En été, l'âge joue un rôle clé, tandis qu'en hiver, le revenu et le type de ménage deviennent des facteurs déterminants. La période de réalisation n'influence significativement

le choix modal qu'en été alors que les logiques de choix modal sont bien plus présentes en hiver qu'en été, notamment pour les groupes prédisposés aux modes durables. Le rôle du territoire est stable, avec une réticence à utiliser la voiture chez les habitants des grandes agglomérations, tandis que la localisation des excursions impacte davantage l'hiver.

Conclusions relatives aux choix modaux pour les excursions :

- **Rigidité du comportement automobile le week-end pendant l'été** : la voiture reste privilégiée lors des excursions de fin de semaine, ce qui limite l'impact des politiques de transport visant à promouvoir des alternatives.
- **Baisse de l'effet de l'âge en hiver** : seules les personnes les jeunes et les plus âgées sont plus disposées à une alternative en hiver, laissant la place à d'autres déterminants tels que les logiques de choix modal.
- **Faible impact du type de ménage** : Les ménages de deux adultes, non contraints par la gestion d'enfants, ne sont pas significativement disposés à des alternatives. Ils représentent donc un potentiel de report à exploiter.
- **Impact du cadre territorial** : vivre en grande agglomération encourage un usage moindre de la voiture, ce qui démontre d'un différentiel évident avec le reste du territoire. Les localisations des excursions hivernales renforcent elles les différences entre plaine et montagne

En conclusion, la mobilité des excursionnistes est largement conditionnée par des déterminants sociodémographiques, territoriaux et temporels, avec des disparités marquées entre l'été et l'hiver. Ces résultats soulignent l'importance d'une adaptation saisonnière des politiques de transport pour favoriser une mobilité plus durable, en particulier lors des périodes de forte affluence.

D. ENSEIGNEMENTS À PROPOS DES EXCURSIONS

L'analyse des excursions recensées par les répondants aux enquêtes met en évidence plusieurs déterminants structurants influençant les choix de localisations et de déplacements. Ces comportements sont façonnés par des facteurs individuels tels que l'âge, le revenu, la composition du ménage, ainsi que par des facteurs territoriaux et contextuels liés aux saisons et aux infrastructures disponibles.

RÉCAPITULATIF DES CONCLUSIONS

Des comportements distincts entre l'été et l'hiver

L'été offre une plus grande diversité de destinations, notamment vers les espaces naturels et les centres urbains, tandis que l'hiver est plus polarisé vers les Alpes et les zones adaptées aux sports de neige. Cette différence se reflète dans les choix de transport : l'usage de la voiture est plus marqué en hiver, notamment en raison de l'accessibilité plus restreinte de certaines destinations en transports publics et des besoins logistiques accrus, et l'écart de choix modal se creuse entre plaines et montagnes

L'influence des caractéristiques sociodémographiques

L'âge joue un rôle clé dans la planification des excursions. Les jeunes adultes privilégient les destinations urbaines et les événements, tandis que les familles organisent leurs

déplacements autour d'espaces naturels ou d'activités adaptées aux enfants. Les seniors, quant à eux, effectuent davantage d'excursions en semaine et privilégient des lieux accessibles et calmes. Le revenu est également un facteur important, particulièrement en hiver, où les catégories aisées sont plus enclines à utiliser la voiture pour des excursions lointaines. Cependant, l'importance de l'influence de l'âge décroît en hiver, les sports d'hiver poussant à l'usage de la voiture, repoussant les déterminants du choix modal aux types de localisation de l'excursion et aux logiques individuelles liées aux sensibilités face aux modes de transports.

Une répartition temporelle contrastée

Les excursions sont majoritairement concentrées le week-end, avec une forte dépendance à la voiture pour ces déplacements. En semaine, les personnes ayant plus de flexibilité temporelle (jeunes, seniors, retraités) adoptent davantage des modes alternatifs. Concernant les rythmes journaliers, l'après-midi est le moment privilégié pour tous les groupes d'âge, mais les jeunes adultes se distinguent par une propension plus forte aux excursions en soirée ou en fin de journée. L'été permet également de plus grandes étendues de durées d'excursions durant la journée.

Un rôle central du cadre de vie et de l'accessibilité

Les habitants des grandes agglomérations sont plus enclins à utiliser des modes de transport alternatifs, en raison d'une meilleure offre de transports publics et d'une sensibilisation accrue aux questions environnementales. En revanche, ceux résidant en périphérie ou en milieu rural sont plus dépendants de la voiture, faute d'infrastructures adaptées. Mais, toutes choses égales par ailleurs, se rendre dans les régions montagneuses favorise plus l'usage de la voiture que de rester en plaine, notamment en hiver. L'accessibilité des destinations reste donc un enjeu majeur pour encourager une mobilité plus durable.

PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS

Ces enseignements soulignent la nécessité d'adapter les politiques de transport aux réalités des excursions. Trois pistes d'action se dégagent :

- **Adapter l'offre d'activités aux différents publics**, en développant des solutions adaptées aux familles, aux seniors et aux jeunes adultes, selon leurs attentes spécifiques.
 - Les ménages de deux personnes sont des potentiels à exploiter car, non contraints par la présence d'enfants, ils peuvent se détourner plus aisément de la voiture que des ménages ayant des enfants
 - Les seniors privilégient les Alpes valaisannes en été mais se tournent vers les Préalpes en hiver. Adapter l'offre aux destinations est donc nécessaire
- **Développer des solutions multimodales attractives** (train + bus, offres spécifiques pour les familles facilitant la logistique) afin d'encourager des alternatives viables pour les ménages avec enfants.
- **Promouvoir des excursions hors des périodes de pointe**, en proposant des offres ciblées pour les jeunes et les seniors pendant la semaine en été.
- **Encourager la diversité des excursions** en promouvant des destinations alternatives et en valorisant les espaces moins fréquentés pour mieux répartir les flux touristiques.

En conclusion, les excursions sont le reflet de choix individuels et collectifs influencés par des contraintes pratiques, des préférences personnelles et l'offre de mobilité disponible. Une

meilleure prise en compte de ces facteurs permettrait d'optimiser les infrastructures et d'orienter les comportements vers une mobilité plus durable et équilibrée tout au long de l'année.

IV. LES LOISIRS QUOTIDIENS

Les loisirs quotidiens en Suisse varient considérablement selon les saisons, les moments de la journée, les modes de transport et les personnes accompagnant les activités. Comprendre ces dynamiques permet d'identifier des pistes d'actions pour améliorer l'accessibilité, la diversité et la durabilité des pratiques de loisirs.

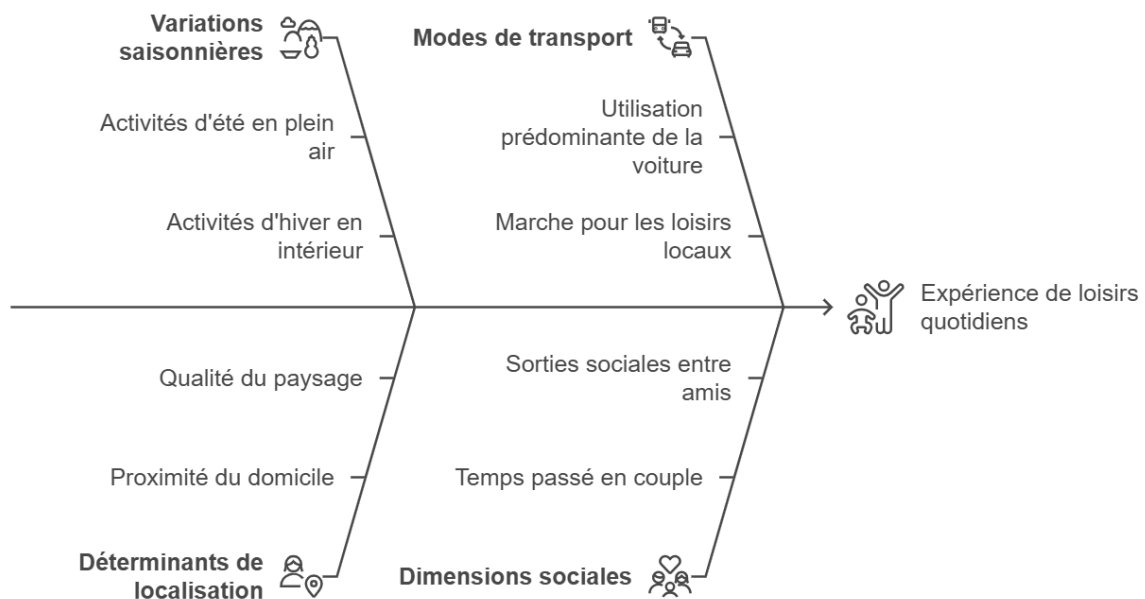
Les différences saisonnières sont marquées : en été, les loisirs en plein air comme les randonnées, les activités de détente et les festivals sont dominants ; en hiver, les activités en intérieur (sports en salle, restauration, culture) gagnent en volume, tandis que les loisirs de plein air se tournent vers les sports d'hiver. Les dimensions sociales des loisirs jouent également un rôle clé : les activités en couple sont souvent associées à des sorties culturelles et gastronomiques, tandis que les sorties entre amis sont plus courantes en été. La proximité du domicile reste le principal déterminant du choix des activités, mais en été, la qualité du paysage et la convivialité sont plus valorisées, alors qu'en hiver, l'accessibilité et le stationnement deviennent prioritaires. Pour répondre à ces tendances, des infrastructures adaptées aux loisirs extérieurs en été (pistes cyclables, espaces verts) et un renforcement de l'accessibilité aux espaces intérieurs en hiver (transports publics, promotions) sont des leviers d'action pertinents.

En termes de déplacements, la voiture reste le mode de transport dominant. L'usage des transports publics reste limité aux loisirs urbains et de proximité, ce qui soulève la nécessité de renforcer leur attractivité, notamment par des offres dédiées aux infrastructures de loisirs. De plus, encourager les modes de transport doux, comme le vélo, pour les trajets courts pourrait favoriser une mobilité plus durable.

Enfin, plusieurs axes d'exploration restent à approfondir. L'influence des revenus, de l'âge ou de la taille des ménages sur les choix de loisirs pourrait permettre une meilleure adaptation des offres aux différents profils. Encourager une meilleure répartition temporelle des loisirs, notamment en proposant des événements en semaine ou hors des plages horaires saturées, permettrait de fluidifier l'offre et d'améliorer l'expérience des usagers.

En somme, une approche intégrée prenant en compte ces dynamiques saisonnières, sociales et spatiales pourrait favoriser une offre de loisirs plus équilibrée, durable et accessible à l'ensemble de la population. Afin de proposer une telle approche, la section suivante s'attèle à comprendre les expériences récréatives des vaudois en fonction de leurs caractéristiques sociodémographiques, et de leurs pratiques. La partie A. détaille la diversité des pratiques récréatives en fonction des pratiquants et des localisations, tandis que la partie B. porte sur le choix modal et ses déterminants.

Comprendre les déterminants des loisirs quotidiens



A. DIVERSITÉ DES PRATIQUES RÉCRÉATIVES

Cette section porte sur les pratiques récréatives les plus récurrentes des répondants aux enquêtes. Elle croise les activités pratiquées, les localisations des activités, et les temporalités des loisirs dans le but de dégager des tendances différenciant les comportements en fonction de caractéristiques identifiables et pouvant servir soit de leviers, soit de cibles, pour des politiques de mobilité dédiées aux loisirs quotidiens.

ACTIVITÉS DE LOISIRS SELON LES PROFILS SOCIODÉMOGRAPHIQUES

Seul l'âge montre des variations fortes, pouvant faire passer la pratique la plus fréquente d'un loisir tel que les sports sur terrain ou en salle de 30% des 18-24 ans à 7% des 65 ans et plus (Figure 24). Toutes les autres caractéristiques sociodémographiques ont des variations inférieures à 10%. Pour autant, nous explorons ici également les différences en termes de genre déclaré. En effet, que ce soit pour les séjours ou pour les excursions, ces activités sont majoritairement réalisées à plusieurs, et le genre n'a donc que peu d'influence sur les pratiques. Les loisirs quotidiens en revanche, ont plus tendance à être réalisés seuls, en semaine, après le travail, par exemple, et le genre peut donc avoir une incidence sur les pratiques récréatives, et donc les localisations et les choix de déplacements.

L'âge influence la dynamique des activités récréatives

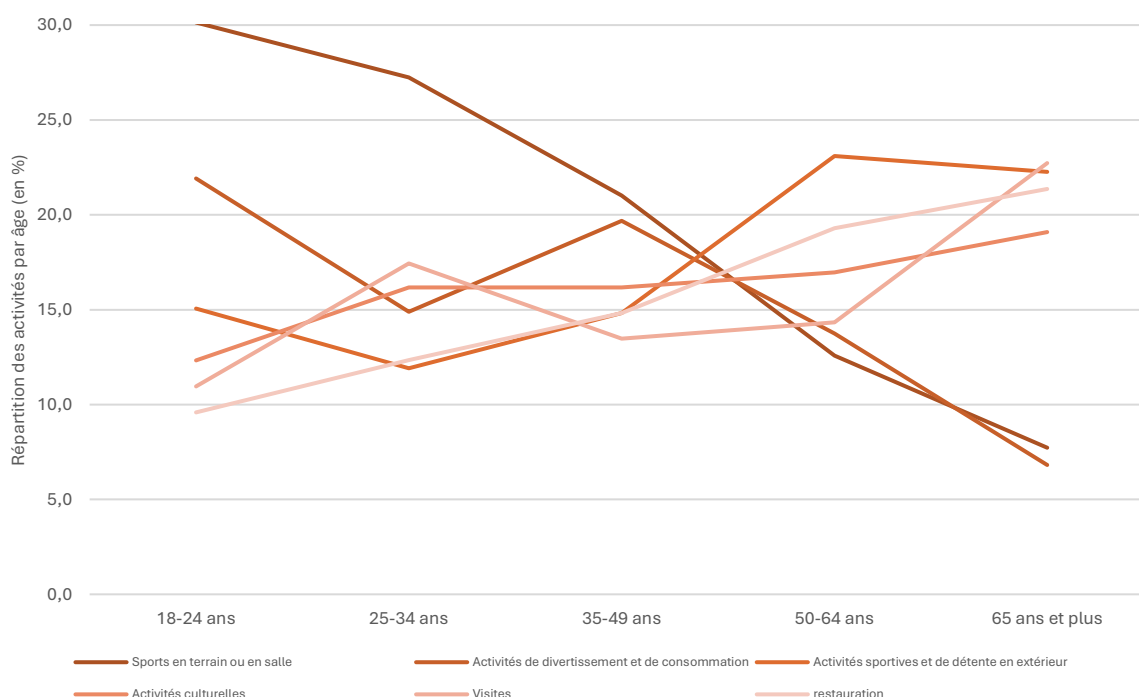


Figure 24 : Pratiques récréatives estivales récurrentes en fonction de l'âge

Ce graphique met en évidence les différences de pratiques de loisirs quotidiens en été selon l'âge (Figure 24).

Les **sports en terrain ou en salle** sont largement pratiqués par les 18-24 ans, représentant environ 30% des activités. Cependant, cette proportion décroît fortement avec l'âge, devenant presque marginale après 50 ans. En parallèle, les **activités de divertissement et de consommation**, qui sont également populaires chez les jeunes adultes, diminuent progressivement, traduisant un changement de modes de vie et d'intérêts.

A l'inverse, les **activités culturelles** et les **visites** augmentent avec l'âge. Alors qu'elles restent modérées chez les jeunes adultes, elles deviennent plus fréquentes à partir de 50 ans, atteignant leur maximum chez les plus de 65 ans. Ces pratiques témoignent d'une recherche de loisirs plus intellectuels avec l'âge. La **restauration**, bien que relativement stable entre 25 et 49 ans, connaît une progression après 50 ans, traduisant une augmentation des sorties gastronomiques ou conviviales avec l'avancée en âge. Enfin, les **activités sportives et de détente en extérieur** sont également pratiquées de manière croissante avec l'âge. Elles prennent le relais des sports en salle et deviennent particulièrement dominantes à partir de 50 ans. Cela traduit un passage des activités intenses vers des pratiques plus douces, comme la marche ou les balades.

En somme, ce graphique illustre une transition progressive des loisirs actifs et consommatoires chez les jeunes vers des loisirs plus culturels et contemplatifs avec l'âge.

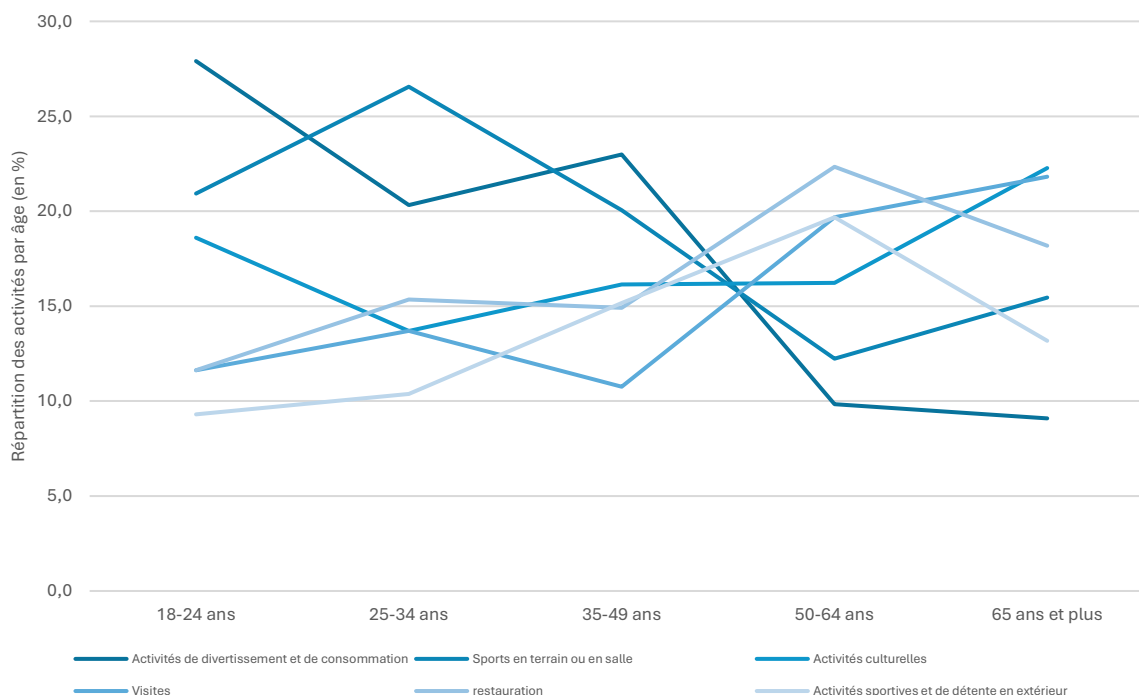


Figure 25 : Pratiques récréatives hivernales récurrentes en fonction de l'âge

Ce graphique illustre l'évolution des pratiques de loisirs quotidiens en hiver selon l'âge (Figure 25).

Les **activités de divertissement et de consommation** sont particulièrement dominantes chez les 18-24 ans, atteignant près de 28% des activités récurrentes recensées. Cependant, elles connaissent une chute brutale après 35 ans et deviennent marginales chez les seniors. Les **sports en terrain ou en salle** suivent une même dynamique : fortement présents chez les jeunes adultes (notamment entre 25 et 34 ans), ils diminuent progressivement avec l'âge, sans toutefois disparaître totalement chez les seniors. Cela traduit une transition vers des loisirs moins intenses physiquement.

À l'inverse, les **activités culturelles**, bien que moins pratiquées par les jeunes adultes, progressent régulièrement avec l'âge et deviennent l'un des loisirs les plus fréquents chez les 65 ans et plus. De même, la **restauration** et les **visites** connaissent une montée en puissance après 50 ans. Ces activités, souvent associées à un rythme plus tranquille, prennent de l'importance au détriment des loisirs plus actifs et des sorties de consommation.

Enfin, les **activités sportives et de détente en extérieur** restent modérées chez les plus jeunes mais augmentent avec l'âge, atteignant un pic autour de 50-64 ans avant de décliner légèrement. Cela illustre l'adoption croissante de pratiques douces comme la marche ou la randonnée en hiver.

En somme, les loisirs hivernaux montrent une transition des activités dynamiques vers des pratiques plus contemplatives et culturelles avec l'âge, mais également une plus grande diversité des types de loisirs pratiqués chez les personnes de 50 ans et plus.

La comparaison des pratiques de loisirs entre l'été et l'hiver met en évidence des différences marquées selon les saisons et l'âge. Les jeunes adultes (18-34 ans) privilégient les **activités de divertissement et de consommation** en été, tandis qu'en hiver, cette catégorie diminue fortement après 50 ans. Les **sports en salle ou en extérieur** suivent une dynamique similaire : ils sont plus pratiqués en été mais restent fréquents en hiver chez les 25-34 ans avant de

décliner avec l'âge. Les plus de 50 ans montrent les **visites et activités culturelles**, au détriment des loisirs dynamiques, bien qu'ils participent davantage aux activités de plein air en été qu'en hiver.

Globalement, l'été favorise les activités en extérieur et le divertissement, tandis que l'hiver accentue les pratiques culturelles et les loisirs plus posés. Le passage des loisirs actifs aux loisirs contemplatifs avec l'âge est visible dans les deux saisons mais s'accroît davantage en hiver.

Le genre influence la nature des pratiques récréatives

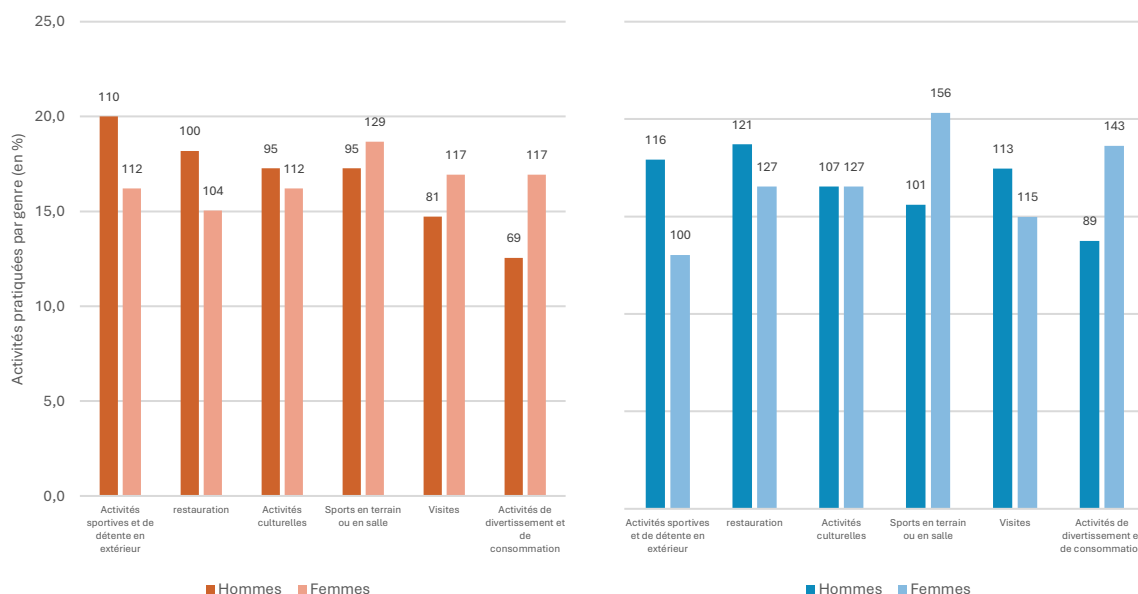


Figure 26 : Pratiques récréatives estivales (orange) et hivernales (bleu) récurrentes en fonction du genre déclaré

Ces graphiques mettent en évidence les différences de pratiques récréatives estivales et hivernales entre les hommes et les femmes (Figure 26).

Côté activités sportives, les **activités sportives et de détente en extérieur** sont plus pratiquées par les hommes que par les femmes, avec un écart plus marqué en hiver qu'en été. À l'inverse, les **sports en terrain ou en salle**, sont plus fortement pratiqués par des femmes, notamment en hiver. Il semble donc que les femmes favorisent plutôt les sports encadrés, en intérieur, plutôt qu'en plein air.

Les **activités de restauration** et les **activités culturelles** sont également plus pratiquées par les hommes en été, alors que les **visites** et les **activités de divertissement et de consommation** sont plus récurrentes pour les femmes. En hiver, la tendance s'équilibre pour les activités culturelles et s'inverse pour les visites.

En résumé, si les tendances de genre persistent entre les saisons, on observe un léger rééquilibrage de certaines pratiques hivernales, notamment en raison des contraintes climatiques qui influencent les préférences et les possibilités d'activités extérieures.

LOCALISATIONS DES ACTIVITÉS DE LOISIRS

Comparer les localisations des activités de loisirs à travers les types de paysages permet de mettre en évidence l'attractivité des territoires pour des activités spécifiques.

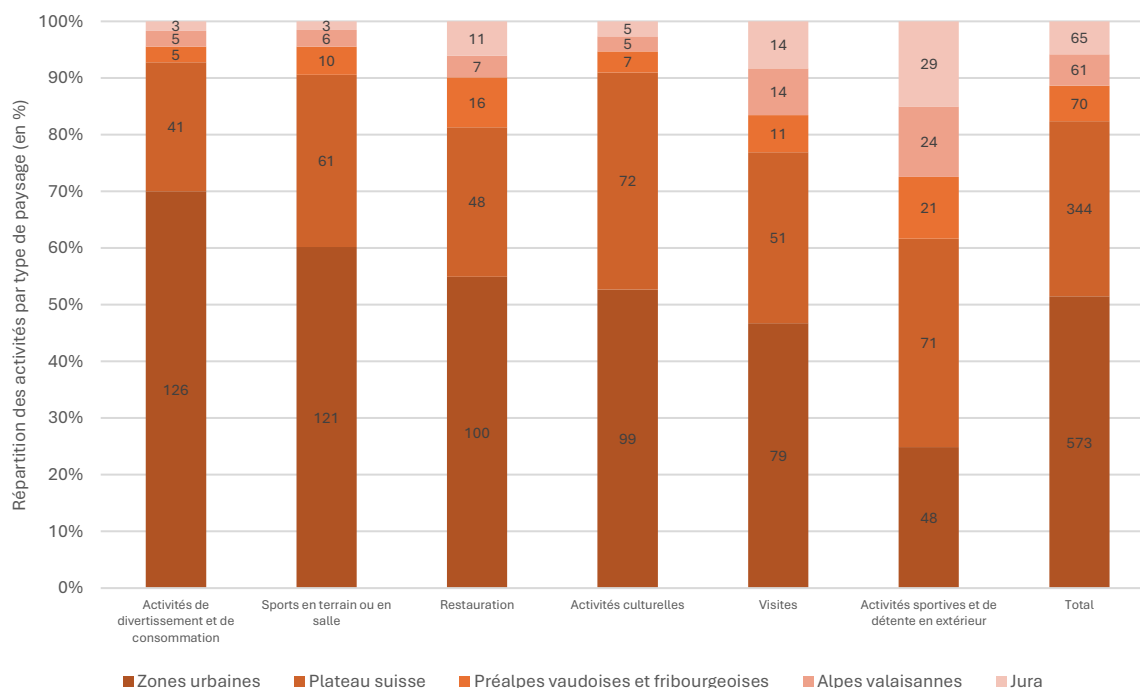


Figure 27 : Activités de loisirs récurrentes en été selon le type de paysage

Le graphique met en évidence la répartition des activités de loisirs quotidiennes en été selon les types de paysages où elles sont pratiquées (Figure 27). On observe une nette prédominance des **zones urbaines**, qui concentrent une large part des activités, notamment celles liées au **divertissement et à la consommation**, aux **sports en terrain ou en salle**, aux **activités culturelles** et à la **restauration**, dépassant souvent 60% des pratiques dans ces catégories. Ces activités sont par ailleurs celles qui nécessitent une infrastructure dédiée à l'activité.

Les activités ayant une dimension plus **extérieure et naturelle**, comme les **activités sportives et de détente en extérieur**, sont davantage réparties dans d'autres types de paysages, et le plateau suisse joue un rôle important en accueillant environ 30% de ces activités. Dans une moindre mesure, les Préalpes vaudoises et fribourgeoises offrent également un cadre pour les activités de plein air, notamment pour les activités de restauration et certaines pratiques sportives.

Les Alpes valaisannes et le Jura sont peu représentés dans la plupart des activités, sauf pour certaines activités spécifiques, comme les **visites** et les activités de **détente en extérieur**, où leur présence est plus visible. Cela suggère que ces espaces plus éloignés sont davantage fréquentés lors d'excursions ponctuelles et non pour les loisirs quotidiens.

Globalement, les zones urbaines et le plateau suisse dominent la répartition des activités de loisirs quotidiens estivaux, tandis que les espaces plus montagneux sont davantage sollicités pour des pratiques spécifiques, notamment celles liées au sport et à la nature. On observe ainsi l'attrait du Plateau suisse pour les pratiques en plein air quotidiennes, tandis que les excursions reportent ces mêmes activités vers les montagnes.

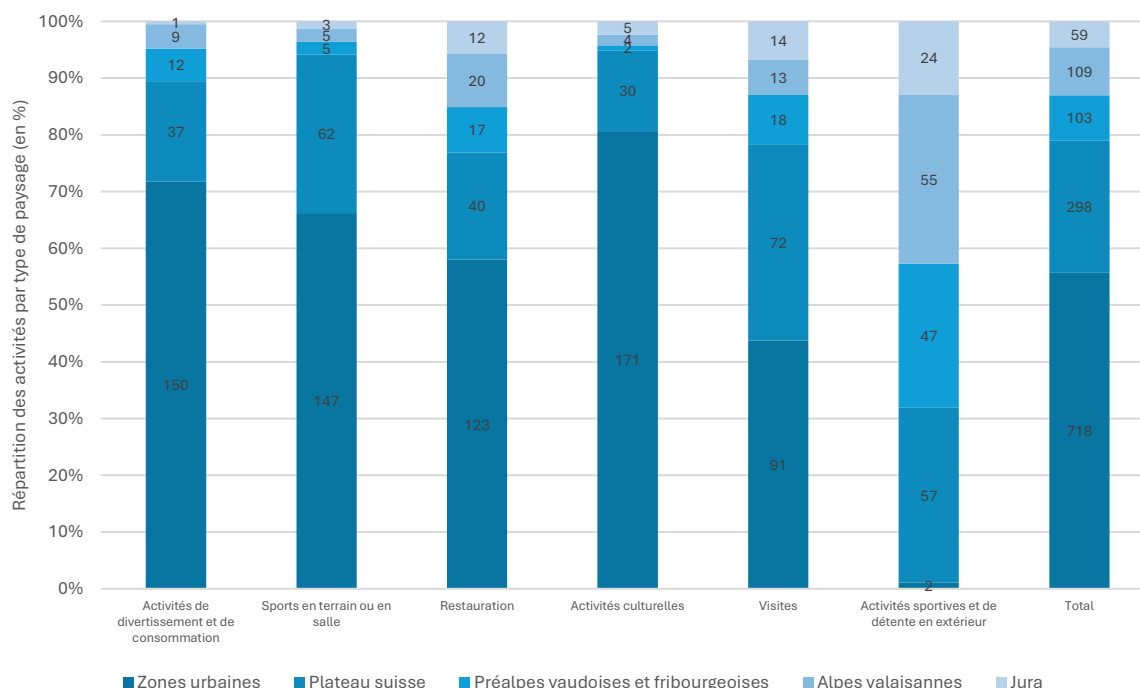


Figure 28 : Activités de loisirs récurrentes en hiver selon le type de paysage

Le graphique illustre la répartition des activités de loisirs quotidiennes en hiver selon les types de paysages où elles sont pratiquées (Figure 28). Comme en été, les zones urbaines dominent largement la majorité des activités, notamment pour le **divertissement et la consommation**, la **restauration**, ainsi que les **activités culturelles**. Ces activités sont majoritairement concentrées dans des environnements urbains, où l'offre est plus diversifiée et accessible.

Les **sports en terrain ou en salle** se pratiquent aussi principalement en ville et dans le **plateau suisse** alors que les **activités sportives et de détente en extérieur** sont beaucoup plus réparties entre différents paysages : les Préalpes vaudoises et fribourgeoises et les Alpes valaisannes y jouent un rôle plus important qu'en été, bénéficiant probablement des conditions hivernales favorisant les sports de montagne comme le ski ou la randonnée hivernale tandis que l'urbain disparaît quasi totalement. La part du Jura est aussi plus marquée dans ces pratiques.

En somme, l'hiver accentue l'importance des paysages montagneux pour les **activités sportives en extérieur**, tandis que les **pratiques de consommation** restent concentrées en milieu urbain, sans influence saisonnière. Les **activités culturelles**, elles, se renforcent dans l'urbain, par une baisse certaine de l'offre culturelle dans le Plateau suisse en hiver avec moins de fêtes et festivals qu'en été.

La comparaison entre les répartitions des activités de loisirs quotidiennes en été et en hiver met en évidence des variations notables dans le choix des paysages selon les saisons.

Continuité des pratiques urbaines

Dans les deux saisons, les zones urbaines dominent largement les activités liées au divertissement, à la consommation, aux sports sur terrain ou en salle, et à la restauration. Cette constance illustre le rôle prépondérant des villes dans l'offre d'activités récréatives accessibles toute l'année.

Saisonnalité des activités de plein air

Les activités sportives et de détente en extérieur montrent des contrastes saisonniers marqués. En été, elles se répartissent entre les zones urbaines, le plateau suisse et les Préalpes, tandis qu'en hiver, elles se concentrent davantage dans les Alpes valaisannes, le Jura et les Préalpes vaudoises et fribourgeoises. Cela traduit une migration des loisirs sportifs quotidiens vers les montagnes enneigées en hiver, en lien avec les pratiques de ski, de raquettes ou de randonnées hivernales.

Évolution des activités culturelles

Bien que les activités culturelles soient foncièrement urbaines, celles-ci se reportent fortement du Plateau Suisse vers l'urbain entre l'été et l'hiver, témoignant de la réduction de l'offre événementielle entre les deux saisons.

Synthèse des choix de localisation des activités

Si les loisirs urbains restent stables, les pratiques en extérieur s'adaptent aux conditions climatiques, avec une fréquentation accrue des régions alpines et jurassiennes en hiver, tandis que le plateau suisse et les zones périurbaines sont privilégiés en été. Ces différences traduisent un lien fort entre l'offre environnementale et les comportements de loisirs saisonniers., mais témoignent également du potentiel attractif des espaces naturels du Plateau suisse en été.

Renforcer l'offre récréative de plein air et de proximité, notamment sur le Plateau suisse semble donc être un levier efficace pour prévenir de grandes distances de déplacements quotidiennes vers les territoires montagneux moins urbains.

L'étude des pratiques récréatives quotidiennes met en évidence une grande diversité des comportements selon les profils sociodémographiques et les territoires fréquentés. Les facteurs d'âge et de genre influencent les choix d'activités, tout comme la saisonnalité et la localisation des espaces de loisirs.

L'influence des caractéristiques sociodémographiques

Les jeunes adultes privilégient les activités de consommation et de divertissement en milieu urbain, tandis que les individus plus âgés tendent à pratiquer davantage des activités culturelles et de visites. L'attrait pour les sports et loisirs en extérieur s'accroît avec l'âge, notamment chez les seniors qui valorisent les activités de plein air et de détente tandis que les plus jeunes favorisent les sports encadrés, en salle ou sur terrain. **On observe ainsi un besoin plus grand en services de loisirs pour les jeunes adultes que pour les plus âgés.**

Les différences entre hommes et femmes sont également notables. Les **hommes sont davantage engagés dans les sports en extérieur**, tandis que les **femmes privilégient les visites culturelles et les activités de consommation**. Cette segmentation des loisirs traduit en partie des préférences culturelles et des disponibilités temporelles différenciées.

L'importance de la localisation et de la saisonnalité

La répartition spatiale des activités révèle une dualité entre **les pratiques urbaines et celles en milieux naturels**. Les zones urbaines concentrent la majorité des activités de consommation, de culture et de loisirs intérieurs, tandis que les espaces périurbains et ruraux attirent les activités **de nature et de plein air**. En hiver, la montagne devient une destination clé pour les loisirs sportifs, alors que les pratiques estivales se répartissent plus largement sur **le plateau suisse et les zones périurbaines**.

Vers une prise en compte des spécificités territoriales et sociales

La diversité des pratiques met en avant la nécessité d'adapter l'offre récréative aux besoins des différents profils et les potentiels de reports de localisations des loisirs si des services appropriés sont à disposition. Le développement d'espaces de loisirs accessibles et adaptés aux **familles, aux seniors ou aux jeunes adultes** dans le Plateau suisse pourrait favoriser une réduction des déplacements vers les montagnes. En revanche, la prise en compte des disparités de mobilité et des contraintes économiques permettrait de garantir un **accès équitable aux loisirs**, en facilitant par exemple les transports vers les espaces naturels pour des publics moins motorisés, comme le sont plus fortement les 18-24 ans.

Une politique publique visant à diversifier les **offres de proximité** et à encourager une **mixité des pratiques en fonction des saisons et des publics** pourrait favoriser un accès plus équilibré aux loisirs pour tous.

B. DÉTERMINANTS DES COMPORTEMENTS DE DÉPLACEMENTS

Les loisirs quotidiens sont soumis à des rythmes qui diffèrent des séjours et des excursions. Réalisés pendant les moments de temps libre de façon récurrente, ils répondent de ce fait à un besoin d'accessibilité et de proximité, mais sont également assujettis à la force des habitudes, qui par la répétition des déplacements créent des routines. Les comportements peuvent donc s'ancrer dans le quotidien de la même façon que les mobilités domicile-travail et dépendre des logiques de choix modal, plus que des autres composantes de la mobilité.

Dans cette section, nous abordons la question de la distance aux activités de loisirs quotidiennes en fonction des logiques de choix modal, puis questionnons les déterminants du choix modal.

DISTANCES AU DOMICILE ET COMPORTEMENTS ATYPIQUES

Les logiques de choix modal permettent de traduire des tendances à l'usage de certains modes de transports, qu'ils soient individuels, collectifs, motorisés, actifs, ou tournés vers le confort, l'efficacité ou bien l'environnement. De ce fait, ces logiques traduisent également des modes de vie, plus ou moins tournés vers une approche durable de la mobilité. Or, outre le choix modal, la distance parcourue caractérise également la durabilité d'un déplacement. Dans le cadre des loisirs cependant, les envies, goûts, et pratiques de chacun se confrontent à la nécessité de se déplacer plus ou moins loin. Par exemple, on peut penser un *environnementaliste* plutôt tourné vers les loisirs de plein air, or ceux-ci demandent des distances élevées pour sortir des zones urbaines.

Nous questionnons donc ici l'existence d'une corrélation linéaire entre la durabilité des logiques de choix modal, et les distances parcourues pour les loisirs quotidiens.

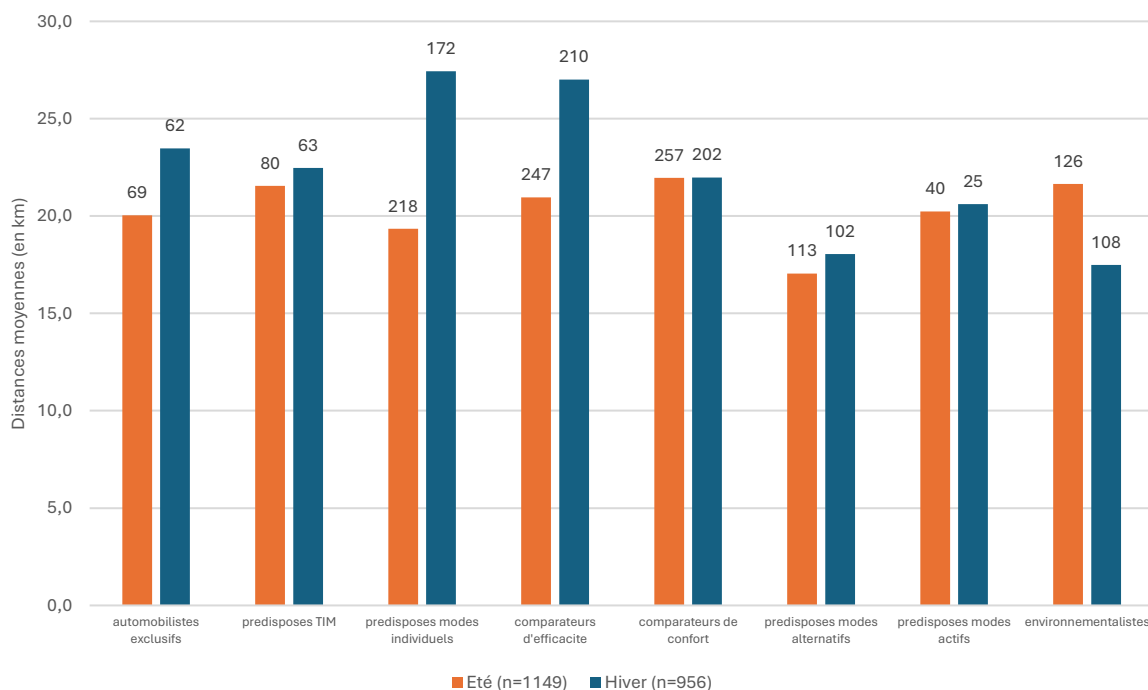


Figure 29 : Distances moyennes à vol d'oiseau parcourues pour le loisir quotidien en fonction des logiques de choix modal

Ce graphique montre les distances moyennes parcourues pour les loisirs quotidiens selon différentes logiques de choix modal (Figure 29).

On y observe que tous les groupes réalisent de plus grandes distances en hiver (21km en moyenne) qu'en été (17km en moyenne), à l'exception des environnementalistes qui passent de la distance maximum en été (22km), à la distance minimum en hiver (17km). Leurs comportements sont donc révélateurs d'attentes récréatives et de déplacements qui diffèrent largement des autres types de logiques.

On peut également voir une disparité de distances plus élevée en hiver qu'en été, montrant donc des logiques de déplacements qui diffèrent en fonction des distances, mais également en fonction des pratiques individuelles du quotidien.

Deux catégories de logiques se détachent particulièrement des autres : les prédisposés aux modes individuels, et les comparateurs d'efficacité. Présentant a priori des comportements de déplacements différenciés, ils démontrent ici des similarités dans les distances parcourues.

Pour approfondir ce résultat, nous comparons ensuite ces deux catégories en fonction de l'âge des personnes qui les composent, de leurs pratiques récréatives, et finalement de leur choix modal.

Prédisposés aux modes individuels vs comparateurs d'efficacité

Les prédisposés aux modes individuels sont légèrement plus jeune que la population globale de l'échantillon, avec 11% de 18-24 ans contre 8% en moyenne, tandis que les comparateurs d'efficacité sont plus âgés, 31% de 50-64 ans et 23% de 65 ans et plus contre 28% et 19% en moyenne. Ainsi, la structure démographique de ces deux groupes est différente malgré une augmentation significative de leurs distances de déplacements par rapport aux autres logiques.

Si on s'attarde alors sur les pratiques de loisirs, les prédisposés aux modes individuels sont moins enclins à la pratique d'activités culturelles (-6%) et reportent leurs loisirs de façon

hétérogène entre les autres types de loisirs, avec une certaine préférence pour les activités de divertissement et de consommation (+3%). En revanche, les comparateurs d'efficacité sont avides de culture (+2%), d'activités sportives et de détente en plein air (+3%), et de visites (+2%).

Ainsi, les profils sociodémographiques de même que les activités pratiquées diffèrent pour ces deux types de logiques de choix modal. La conséquence de ces différences est un choix modal qui varie fortement puis les prédisposés aux modes individuels utilisent plus fortement la voiture, +10% de part modale en plus par rapport à la moyenne et aux comparateurs d'efficacité pour atteindre 66% des déplacements recensés. Ils délaissent ainsi le train, conformément à leurs prédispositions, avec -10% de part modale pour un total dépassant tout juste les 5% d'usage pour les loisirs. Les comparateurs d'efficacité ont eu un comportement modal tout à fait dans la moyenne.

Pour conclure, les prédisposés aux modes individuels réalisent des activités récréatives plus loin que les autres, mais également plus souvent en voiture, alors qu'ils sont attirés par des activités de divertissement et de consommation qui se situent généralement dans des zones urbanisées et donc plutôt accessibles aux alternatives. Les comparateurs d'efficacité ont eux une tendance plus forte aux grandes distances en hiver, mais conservent des comportements modaux dans la norme.

LE CHOIX MODAL POUR LES LOISIRS QUOTIDIENS

Logiques de choix modal et mobilités de loisirs

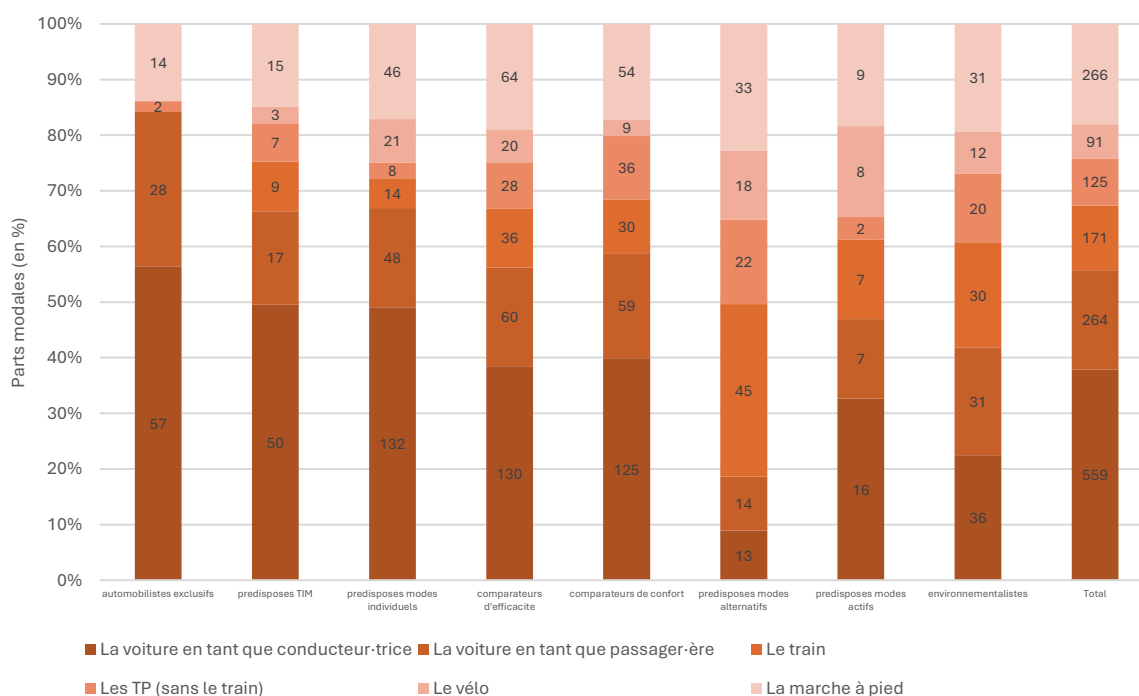


Figure 30 : Parts modales estivales en fonction des logiques de choix modal

Ce graphique illustre les parts modales pour les mobilités de loisirs en été selon différentes logiques de choix modal.

Les **automobilistes exclusifs** sont les plus dépendants à l'usage de la voiture, puisqu'ils totalisent 83% de part modale de la voiture, conducteurs et passagers confondus, tandis que le 2^{ème} groupe le plus automobiliste se situe à 65% de part modale. Les **comparateurs de**

confort et les **comparateurs d'efficacité** montrent également une majorité d'usage de la voiture, mais avec une légère ouverture vers le train et les autres transports publics.

En revanche, les **prédisposés aux modes alternatifs**, les **prédisposés aux modes actifs** et les **environnementalistes** se démarquent en intégrant davantage la marche, le vélo et les transports publics à leurs déplacements de loisirs.

L'usage du train est donc plus marqué chez les prédisposés aux modes alternatifs, pour qui la marche à pied prend également une part significative chez ces derniers ainsi que chez les adeptes des modes actifs.

Globalement, la voiture reste dominante dans la majorité des groupes, mais certains profils montrent une diversité modale plus marquée, favorisant des alternatives plus durables pour leurs mobilités de loisirs en été. Pourtant, alors que la proximité est un facteur déterminant du choix de localisation des loisirs, l'usage des transports publics (hors train) est sensiblement limité.

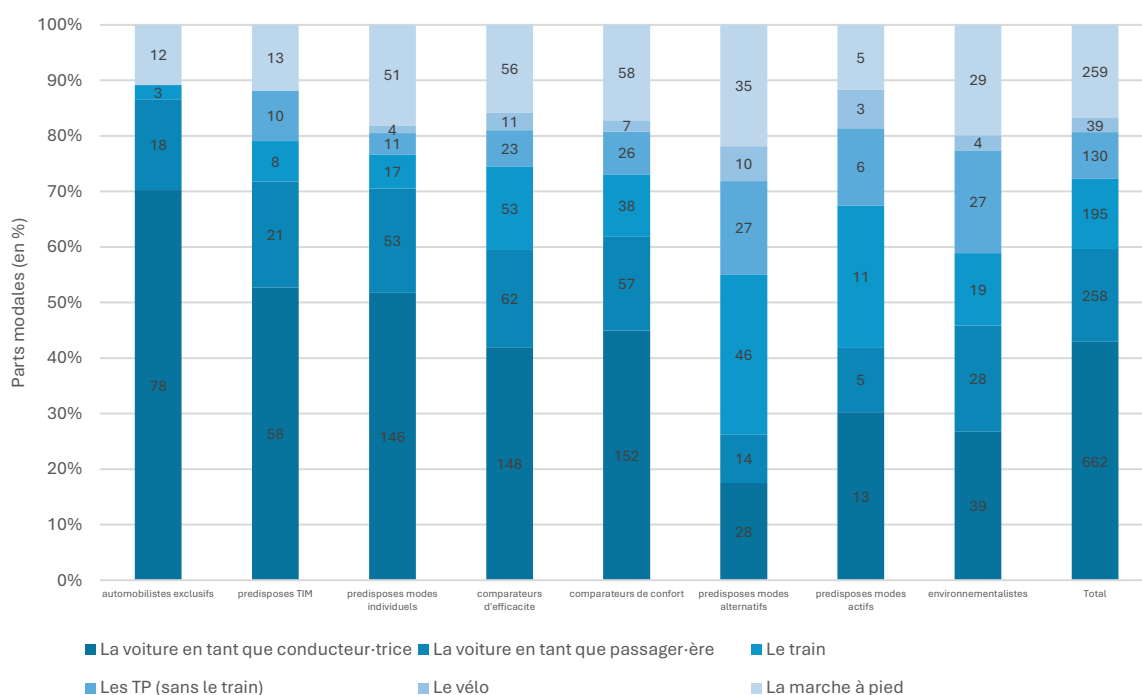


Figure 31 : Parts modales hivernales en fonction des logiques de choix modal

Ce graphique illustre les parts modales des mobilités de loisirs en hiver en fonction des logiques de choix modal (Figure 31).

Pour quasi tous les groupes, la part modale de la voiture augmente, passant de 55% en moyenne en été à 60% en hiver. La seule exception concerne les **prédisposés aux modes actifs** qui voient leur part modale de la voiture passer de 46% à 41%.

Les **automobilistes exclusifs** continuent d'afficher une forte dépendance à la voiture, avec une part modale de la voiture s'élevant à 86% et une augmentation de la part de réalisés en tant que conducteurs. Les **comparateurs de confort** et les **comparateurs d'efficacité** montrent une répartition similaire, bien que le train prenne une place légèrement plus importante que pour les seconds.

En revanche, les **prédisposés aux modes alternatifs**, les **prédisposés aux modes actifs** et les **environnementalistes** affichent une plus grande diversité modale. On note une part plus importante du train, des transports publics hors train et de la marche à pied dans ces groupes, bien que l'usage du vélo en hiver reste marginal, notamment à cause des conditions climatiques.

Comparé à l'été, l'usage de la voiture reste dominant dans la plupart des groupes, mais les transports en commun semblent gagner en importance, au profit de la marche et du vélo. Ainsi, le report modal le plus important entre saisons concernent la transition d'un mode alternatif à un autre, sans que la voiture ne soit particulièrement impactée.

Les déterminants du choix modal pour les mobilités de loisirs

Selon le même principe que dans la section III.C, cette partie aborde la question des déterminants du choix du mode de transports pour les mobilités de loisirs. Elle se base sur la méthode de la régression logistique multinomiale pour évaluer, toutes choses égales par ailleurs, la probabilité de faire un choix plutôt qu'un autre en fonction de son appartenance à une modalité de variable.

Dans le cadre des loisirs quotidiens, une série de variables ont été sélectionnées, représentant les caractéristiques sociodémographiques, les temporalités, les pratiques, et le territoire :

- Caractéristiques sociodémographiques : genre de la personne, niveau de revenu, niveau de formation, catégorie d'âge, type de ménage
- Pratiques : typologie du choix modal, type de loisir pratiqué
- Temporalités : période de pratique dans la semaine, période de réalisation dans la journée
- Territoire : type de paysage au lieu du loisir

Rappel de lecture du tableau :

- Chaque variable est définie par une modalité de référence, qui est celle regroupant le plus d'individus, permettant de comparer les comportements des minorités – les autres modalités -, par rapport à la majorité – la référence -.
- Les références sont représentées en rouge
- Une cellule verte indique que les individus appartenant à cette modalité sont plus disposés à prendre un autre mode que les individus appartenant à la catégorie de la référence
- Une cellule rouge indique que les individus attribués à cette caractéristique sont plus disposés à prendre la voiture que ceux de la référence
- Les cellules grises indiquent les modalités non significatives dans le modèle

Probabilité de prendre la voiture plutôt qu'un autre mode pour le loisir quotidien		Eté	Hiver
Genre de la personne	Homme Femme	ref.	ref.
Niveau de revenu	Je ne sais pas / Je préfère ne pas répondre Moins de 4000CHF Entre 4000 et 6000CHF Entre 6000 et 8000CHF Entre 8000 et 10000CHF Plus de 10000CHF	*** *** *** *** ref.	** *** *** *** ref.
Niveau de formation	Formation professionnelle ou moins Bac +5 ou plus Bac à Bac +3	ref.	ref.
Catégorie d'âge	18-24 ans 25-34 ans 50-64 ans 65 ans et plus 35-49 ans	** * *** *** ref.	*** *** *** *** ref.
Type de ménage	Personne seule Ménage de deux adultes Ménage familial avec enfant(s)	ref.	ref.
Typologie du choix modal	Automobilistes exclusifs Prédisposés TIM Prédisposés modes individuels Comparateurs de confort Prédisposés modes alternatifs Prédisposés modes actifs Environnementalistes Comparateurs d'efficacité	*** *** *** *** *** *** *** ref.	*** *** *** *** *** *** *** ref.
Type de loisir quotidien pratiqué le plus fréquemment	Culture Divertissement Restauration Sport-détente en plein air Sport en salle ou terrain Visites	*** *** *** *** *** ref.	*** * *** *** *** ref.
Type de paysage au lieu du loisir	Jura Plateau suisse Préalpes vaudoises et fribourgeoises Alpes valaisannes Zones urbaines	*** *** *** *** ref.	** *** *** *** ref.
Période de réalisation du loisir dans la semaine	Weekend Semaine	** ref.	ref.
Période de réalisation du loisir dans la journée	Matin Midi Fin de journée Soir Nuit Après-midi	** *** *** *** *** ref.	*** *** *** *** *** ref.

*** très significatif ; ** significatif ; * peu significatif

Tableau 4 : Probabilité de choisir la voiture plutôt qu'un autre mode pour le loisir récurrent

Le Tableau 4 présente les résultats de l'analyse étudiant les déterminants du choix modal pour les loisirs quotidiens. On observe globalement que moins de facteurs influencent le choix modal en été qu'en hiver, ce qui tend à révéler une plus grande homogénéité des choix modaux en été.

Le choix modal en été

Durant l'été, plusieurs facteurs influencent l'usage de la voiture pour les loisirs, mais le genre, le type de ménage, et le niveau d'éducation n'en font pas partie. Les caractéristiques sociodémographiques qui influencent le choix modal sont principalement l'âge, et dans une moindre mesure le niveau de revenu. Concernant l'**âge**, les adultes de 18 à 35 ans montrent une propension plus élevée à utiliser d'autres modes que la voiture, comparés aux 35-49 ans, ce qui peut être lié à des habitudes de mobilité plus actives et à un moindre accès au véhicule personnel. A l'inverse, les 65 ans et plus ont une plus grande tendance à utiliser la voiture que les 35-49 ans. On note ainsi un gradient clair d'usage de la voiture avec l'âge. En termes de **revenu**, seules les personnes aux revenus inférieurs à 4'000 CHF sont nettement moins enclines à choisir la voiture que les hauts revenus, mettant clairement en lumière les inégalités sociales d'accès aux transports motorisés.

Les **logiques de choix modal** présentent des résultats étonnamment contrastés. Les prédisposés aux modes alternatifs et actifs, ainsi que les environnementalistes, utilisent significativement moins la voiture que les comparateurs d'efficacité, ce qui s'explique par des préférences déclarées en faveur des mobilités douces ou collectives, mais ce n'est pas le cas des prédisposés aux modes actifs, dont les variations ne sont pas significatives. À l'inverse, les automobilistes exclusifs et les prédisposés aux modes individuels montrent une très forte dépendance à la voiture, tandis que les prédisposés aux TIM ne sont pas significatifs.

En termes de **loisirs pratiqués** à destination du déplacement, seules les activités culturelles et les activités sportives et de détente en plein air sont associées à un moindre usage de la voiture, comparées aux visites, qui constituent la modalité de référence. Ce résultat étonne car les activités sportives et de détente en plein air sont majoritairement réalisées hors des espaces urbanisés, et synonymes de grandes distances de déplacements, montrant une décorrélation entre type d'activité et choix modal. Ces résultats montrent également la forte dépendance à la voiture pour les visites, qui ne se reposent pas sur des infrastructures récréatives mais sur la spatialisation des réseaux sociaux.

Le **territoire de pratique des loisirs** influence également le choix modal : les loisirs sur le Plateau suisse et les Préalpes vaudoises et fribourgeoises impliquent davantage l'usage de la voiture par rapport aux loisirs réalisés dans les zones urbaines, ce qui est cohérent avec la localisation plus périphérique des premiers et l'offre conséquente de transports alternatifs à la voiture dans les zones urbaines. Il est en revanche intéressant d'observer que les loisirs réalisés dans le Jura et les Alpes valaisannes ne présentent pas de variations significatives.

Enfin, la **période de réalisation** influence aussi la probabilité d'utiliser la voiture, avec un usage plus marqué durant le weekend, et pendant la période du midi.

Le choix modal en hiver

En hiver, plusieurs tendances similaires à celles de l'été se confirment, mais avec des effets plus contrastés. Les variables du genre, du niveau d'éducation, et du type de ménage n'ont pas plus d'influence significative sur l'usage de la voiture. En ce qui concerne l'influence du **niveau de revenu**, en revanche, la propension à éviter la voiture demeure plus forte chez les individus ayant des revenus inférieurs à 4'000 CHF, ce qui reflète sans doute des contraintes économiques persistantes sur la mobilité, alors que son usage est pourtant globalement plus élevé qu'en été. L'**effet de l'âge** est moins net en hiver : seuls les 18-24 ans sont significativement moins enclins à prendre la voiture par rapport aux 35-49 ans. Cela signifie que les comportements des autres catégories d'âge tendent à être plus homogène, vers un usage plus courant de la voiture.

La **typologie du choix modal** influence toujours le recours à la voiture mais les automobilistes exclusifs renforcent leur très forte dépendance automobile par rapport aux autres. En

revanche, les prédisposés aux modes alternatifs et les environnementalistes affichent une propension encore plus significative à choisir d'autres modes qu'en été.

Concernant les **types de loisirs**, l'hiver accentue certaines tendances observées en été, puisque tous les types de loisirs tendent à influencer positivement l'usage d'alternatives comparés aux visites. En d'autres termes, l'usage de la voiture est tellement probable pour les visites en hiver que n'importe quelle autre activité tend à être plus associée aux alternatives.

Dans le cas des **types de territoires au lieu du loisir**, l'hiver renforce également la fracture entre l'urbain et tous les autres territoires, puisqu'ils sont tous plus fortement associés à l'usage de la voiture.

Enfin, la **période de réalisation des loisirs** joue un rôle moins marqué en hiver puis que la différence entre pratiques de semaine et de weekend n'est plus significative. Au cours de la journée, le soir tend à favoriser l'usage de la voiture par rapport à l'après-midi, les alternatives actives pouvant être défavorisées par les conditions climatiques et la durée plus courte du jour.

Comparaison des deux saisons

L'été et l'hiver présentent des tendances globalement similaires en matière de dépendance à la voiture, mais avec quelques variations significatives. L'hiver met en évidence des pratiques et des territoires qui dénotent grandement : les visites favorisent largement l'usage de la voiture tandis que seules les zones urbaines sont des territoires favorisant les alternatives.

En termes de localisation, l'hiver renforce l'importance de la voiture pour les déplacements en montagne, alors que l'été montre une dépendance plus modérée en fonction des territoires. Enfin, la répartition temporelle évolue aussi : l'été voit une plus grande utilisation de la voiture le weekend, tandis que l'hiver la favorise également en semaine.

Ces résultats confirment que la saisonnalité, l'âge, les pratiques de loisirs et le cadre de vie influencent fortement le choix modal, avec une variabilité notable entre l'été et l'hiver. La conclusion la plus notable est celle indiquant que l'âge est un facteur déterminant du choix modal pour les activités de loisirs, mais que cette influence diminue en hiver à cause des pratiques récréatives et des conditions climatiques. Ainsi, les visites, déterminées par la spatialisation des réseaux sociaux et non pas par la disponibilité de services récréatifs, se révèlent particulièrement problématiques pour favoriser des choix alternatifs à la voiture.

Les déplacements pour les activités de loisirs sont influencés par une combinaison de facteurs sociodémographiques, territoriaux et saisonniers. L'âge joue un rôle clé : les jeunes privilégient davantage les mobilités alternatives (transports publics, marche, vélo), tandis que les seniors recourent plus fréquemment à la voiture, notamment en hiver, qui voit l'influence de l'âge décroître par un usage significativement renforcé de la voiture par toutes les autres catégories d'âge. Le revenu est également déterminant : les ménages à faibles revenus tendent à éviter la voiture, faute de moyens ou en raison d'une meilleure accessibilité aux transports en commun dans leur environnement quotidien.

Les logiques de choix modal montrent quant à elles de fortes disparités d'usage de l'automobile, remplacées par l'usage de transports collectifs chez les groupes les plus durables. En revanche, la pratique de la marche n'est pas particulièrement différenciée, ce qui indique un potentiel probable d'amélioration puisque les catégories les moins durables ne semblent pas y être moins défavorables que les autres.

Les pratiques de loisirs modulent également les choix modaux. Les activités culturelles et sportives en plein air sont plus souvent associées aux modes alternatifs en été, tandis que les visites sont de fortes consommatrices de voiture. La typologie du lieu de vie influence également ces choix : les activités pratiquées dans les zones urbaines favorisent davantage les transports publics et la marche.

Ces résultats montrent l'importance d'adapter les politiques de transports aux facteurs influant la mobilité de loisirs, mais également d'évoluer au cours du temps afin de cibler efficacement les populations en vue d'un report modal. Par exemple :

- Se focaliser sur le weekend en été, mais également sur le reste de la semaine en hiver.
- Etendre les politiques tarifaires non pas qu'aux plus jeunes mais également aux 35-50 ans en hiver car ils y sont moins sensibles aux alternatives
- Questionner la non-significativité de la taille du ménage pour le choix modal en toutes saisons, alors que les personnes seules ou en couple sont moins sensibles aux coûts et à la place nécessaire dans les transports

C. ENSEIGNEMENTS À PROPOS DES LOISIRS QUOTIDIENS

L'analyse des pratiques récréatives quotidiennes met en évidence une grande diversité des comportements selon les profils sociodémographiques et la localisation des activités. L'âge, le genre, le niveau de revenu et la saisonnalité influencent fortement les choix de loisirs et les modes de déplacement associés. Les jeunes adultes favorisent les activités de consommation et de divertissement en milieu urbain, tandis que les seniors privilégient les visites et les loisirs en plein air. De plus, la répartition spatiale des pratiques met en évidence une opposition entre activités urbaines (culture, consommation) et loisirs en pleine nature (sport en extérieur, détente).

Un enjeu clé est d'adapter les infrastructures et l'offre de transport pour répondre aux besoins de ces différents publics et réduire la dépendance automobile, notamment en hiver, où l'usage de la voiture s'intensifie pour toutes les catégories d'âge. Les disparités de revenus jouent également un rôle déterminant, influençant l'accessibilité aux modes de transport et la localisation des loisirs, alors que les activités sociales comme les visites sont particulièrement génératrices de déplacements automobiles.

Enseignements majeurs

- **Influence des caractéristiques sociodémographiques**
 - Les jeunes adultes privilégient les mobilités alternatives (transports publics, marche, vélo), tandis que les seniors utilisent davantage la voiture, surtout en hiver.
 - Les hommes sont plus enclins à pratiquer des sports en extérieur, tandis que les femmes se tournent davantage vers les visites culturelles et les loisirs de consommation.
 - Les ménages à faibles revenus utilisent moins la voiture, soit par contrainte financière, soit par meilleure accessibilité aux transports en commun.
- **Effets des logiques de choix modal**
 - Les groupes les plus durables (environnementalistes, adeptes des mobilités alternatives) utilisent plus les transports publics, notamment le train, mais aussi

le vélo en été, alors que les automobilistes exclusifs sont totalement dépendants à la voiture.

- Les prédisposés aux modes individuels et les comparateurs d'efficacité sont consommateurs de distances pour les loisirs, mais leurs comportements diffèrent tant dans les pratiques récréatives que dans le choix modal, puisque les comparateurs d'efficacité tendent à être plus âgés mais aussi plus disposés à l'usage du train que les prédisposés aux modes individuels qui recourent fortement à la voiture pour assouvir ce besoin d'éloignement au domicile.
- La marche, puisque présente chez toutes les catégories, pourrait être davantage encouragée, notamment pour les individus les plus dépendants de la voiture.

▪ **Impact de la localisation et de la saisonnalité**

- Les loisirs urbains sont plus accessibles via les transports en commun et la marche, alors que les activités en milieu rural ou montagnard nécessitent souvent la voiture.
- L'hiver renforce la dépendance automobile, notamment pour les visites et activités sportives en montagne, tandis que l'été permet une plus grande diversité modale.

▪ **Adaptation des politiques de transport et de loisirs**

- Les périodes de fréquentation varient selon la saison : en été, les déplacements sont plus concentrés le weekend, alors qu'en hiver, la demande s'étend davantage sur la semaine.
- Certaines catégories d'âge (35-50 ans) basculent plus facilement des alternatives en été à la voiture en hiver, ce qui implique des stratégies ciblées pour les inciter à conserver leurs comportements durables en hiver.

Recommandations

▪ **Adapter l'offre de loisirs et de transport aux profils des usagers**

- Développer des infrastructures favorisant la multimodalité, notamment en reliant les lieux de loisirs aux transports en commun et aux itinéraires cyclables.
- Encourager la diversification des loisirs de proximité pour limiter la nécessité de déplacements longs, notamment sur le Plateau suisse qui présente l'avantage d'allier proximité et nature.

▪ **Encourager un report modal vers des alternatives durables**

- Proposer des politiques tarifaires incitatives non seulement pour les jeunes, mais aussi pour les 35-50 ans en hiver, où la sensibilité aux coûts est plus faible et le report possible.
- Focaliser les intentions sur les personnes seules et les ménages en couple car elles ne montrent actuellement pas de comportements significativement différents par rapport aux ménages avec enfants dont les contraintes temporelles et logistiques sont plus grandes.

- Adapter l'offre de transport aux périodes de forte affluence : intensifier l'offre en weekend l'été, mais ne pas négliger la semaine l'hiver pour mieux répartir la demande.

Conclusion

Les déplacements pour les loisirs quotidiens sont influencés par une combinaison complexe de facteurs individuels, territoriaux et saisonniers. La diversité des pratiques met en évidence la nécessité d'adapter l'offre de transport et de loisirs aux besoins des différentes catégories de population, en tenant compte des variations saisonnières et des contraintes socio-économiques. Une approche intégrée, combinant infrastructures adaptées, incitations financières et diversification de l'offre récréative, permettrait de réduire la dépendance à l'automobile tout en favorisant un accès plus équitable aux loisirs pour tous.

V. CONCLUSION GÉNÉRALE ET RECOMMANDATIONS STRATÉGIQUES

RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX RÉSULTATS IDENTIFIÉS

Les courts séjours

Profils et destinations :

- Les **jeunes adultes (18-34 ans)** privilégient la nature (Préalpes en été, Alpes en hiver).
- Les **seniors (50 ans et plus)** favorisent les zones urbaines en hiver et les Préalpes en été, recherchant accessibilité et confort.
- Les **familles avec enfants** sont surreprésentées en montagne, attirées par les infrastructures adaptées.
- Les **personnes seules et les couples sans enfant** privilégient les destinations urbaines et les séjours plus courts.

Choix modal :

- Les **séjours de 2 jours** favorisent la voiture pour sa flexibilité.
- Les **séjours de 3 jours** montrent un report vers le train, notamment à cause des pics de circulation.
- Les **séjours de 4 jours** voient un retour à la voiture, profitant de créneaux horaires moins contraints.

Les excursions

Profils et destinations :

- Les **jeunes adultes** privilégient les espaces naturels (Préalpes en été, Alpes en hiver).
- Les **seniors** préfèrent les excursions en zones urbaines en hiver et en zones préalpines en été.
- Les **ménages familiaux** se dirigent majoritairement vers les destinations alpines.
- Les **personnes seules et couples sans enfants** favorisent les excursions urbaines et périurbaines.

Influence du revenu :

- Les **ménages aisés** réalisent plus d'excursions lointaines, notamment en montagne.
- Les **ménages modestes** privilégient les destinations plus proches, souvent plus accessibles en transports en commun.

Les loisirs quotidiens

Profils et pratiques :

- Les **jeunes adultes** favorisent les loisirs de consommation et de divertissement urbain.
- Les **seniors** privilégient les activités culturelles et les visites.
- L'attrait pour les **activités sportives en extérieur** augmente avec l'âge.

Localisation et saisonnalité :

- Les **loisirs urbains** sont dominés par la consommation et la culture.
- Les **espaces périurbains et naturels** attirent les activités de plein air.
- La **montagne** est un pôle majeur en hiver, notamment pour les sports.

Choix modal :

- Les loisirs en **zone urbaine** favorisent les **modes alternatifs** (marche, transports en commun).
- Les **visites et loisirs en milieu rural** sont plus dépendants de la voiture.
- Les profils les plus sensibles aux mobilités alternatives réduisent leur usage du train en hiver, privilégiant la voiture pour des raisons logistiques.

RECOMMANDATIONS PRATIQUES :

A partir des conclusions dressées dans ce rapport, quatre catégories de formulations sont adressées.

Prise en compte des différents types de mobilités de loisirs

Les pratiques de mobilité varient selon le type de loisir (courts séjours, excursions, loisirs quotidiens) et les caractéristiques des individus. Il est essentiel d'adapter les politiques de transport et d'aménagement en considérant les similarités mais également les différences de ces mobilités de loisirs souvent confondues.

- **Courts séjours** : La voiture est majoritairement utilisée, notamment pour les séjours courts de 2 jours. Le train est privilégié pour les séjours de 3 jours, particulièrement en raison des congestions routières en fin de semaine.
- **Excursions** : La saisonnalité influe sur les modes de déplacement. En hiver, la dépendance à la voiture est plus forte, en raison des contraintes logistiques liées aux sports de montagne. En été, une diversité de modes de transport est observée, avec un usage plus élevé du train.
- **Loisirs quotidiens** : Les mobilités actives et les transports en commun sont davantage utilisés en milieu urbain, tandis que les loisirs en périphérie et en montagne nécessitent souvent la voiture. Les comportements varient également selon l'âge et le genre : les jeunes et les seniors ont des pratiques de loisirs différentes qui influencent leur mobilité.

Actions prioritaires :

- Dissocier clairement les offres tarifaires de séjours, excursions, et loisirs, mais également de semaine et de weekend
- Adapter les politiques tarifaires en ciblant les périodes de forte demande et les profils les plus enclins au report modal (voir conclusions intermédiaires)
- Considérer les différences sociodémographiques, notamment les catégories d'âges et leurs motivations propres

Amélioration des infrastructures pour les déplacements durables

Le développement des infrastructures de transport est un levier essentiel pour favoriser des pratiques de mobilité durable et limiter la dépendance à la voiture, notamment pour les excursions et les courts séjours en montagne.

- **Optimisation de l'accessibilité aux zones de loisirs** : Certaines destinations, en particulier en milieu alpin, restent difficilement accessibles sans voiture. L'amélioration des correspondances entre train, car, et bus peut faciliter les déplacements en transport public.
- **Encouragement des mobilités douces** : La mise en place d'itinéraires cyclables sécurisés reliant les pôles urbains aux espaces naturels et touristiques permettrait d'encourager l'usage du vélo pour les loisirs quotidiens et les excursions de proximité, notamment sur le Plateau suisse.

Actions prioritaires :

- Développer des pôles d'échange aux abords des principales destinations touristiques permettrait d'améliorer la connectivité entre différents modes de transport (voiture, train, bus, vélo).
- Repenser la coexistence des modes alternatifs à la voiture, notamment les freins à la multimodalité entre transports collectifs et modes actifs (place insuffisante, politique tarifaire décourageante).
- Développer des navettes et des bus régionaux desservant les sites de loisirs les plus fréquentés, notamment en hiver.
- Créer des parkings relais aux entrées des zones touristiques et renforcer les connexions avec les transports collectifs.
- Étendre les réseaux de pistes cyclables et de voies vertes pour relier les espaces naturels aux centres urbains.

Création d'offres de loisirs attractives et modulables.

L'offre de loisirs doit être pensée pour répondre aux besoins diversifiés des populations tout en encourageant une meilleure répartition spatiale et temporelle des flux.

- **Diversification des destinations** : Actuellement, certaines destinations (notamment les Alpes en hiver) concentrent une part importante des séjours et excursions, générant une forte pression sur les infrastructures. Proposer des alternatives attractives en périphérie urbaine ou en plaine permettrait de mieux équilibrer les flux.
- **Offres combinées et tarifs incitatifs** : Les packages incluant transport et accès aux loisirs (ex. train + ski pass, forfaits culturels avec transports en commun) facilitent le report modal et améliorent l'accessibilité, mais souvent insuffisants ou peu/mal communiqués

Actions prioritaires :

- Développer des offres de séjours thématiques (bien-être, écotourisme, culture) pour diversifier les motivations de déplacement.
- Créer des réductions et des incitations financières pour favoriser l'usage du train et des transports publics pour les loisirs.
- Renforcer l'attractivité des destinations hors des saisons de pointe en proposant des événements et animations spécifiques.

Renforcement de la communication et de la sensibilisation sur les offres existantes.

Alors que les budgets loisirs/vacances sont en moyennes plus importants en été qu'en hiver, les plus petits revenus ont un budget plus souvent équilibré entre les saisons, et une proportion significative de la population ne sait pas les comparer.

En revanche, les abonnements et offres promotionnelles spécifiques aux sports d'hiver ne sont utilisés que par une proportion marginale de la population.

Pour augmenter l'adoption de ces offres, il serait pertinent d'améliorer leur visibilité, de proposer des formules plus flexibles et adaptées à différents profils (familles, groupes, individuels) et de renforcer les partenariats locaux, notamment avec les transporteurs et les prestataires d'équipement. Ces résultats soulignent un enjeu crucial : la nécessité d'élargir l'accès aux sports d'hiver en développant des solutions économiques adaptées à différents publics. Les actions prioritaires incluent la création d'offres accessibles, la simplification des abonnements, et une meilleure communication sur les avantages des formules existantes. Répondre à ces défis pourrait renforcer la fréquentation des stations et encourager une pratique régulière, tout en réduisant les inégalités d'accès :

- **Information sur les transports et les offres combinées** : De nombreux voyageurs privilégient la voiture par habitude ou par méconnaissance des alternatives. Une communication claire sur les solutions de transport (horaires, correspondances, offres tarifaires) est essentielle.
- **Mise en valeur des bénéfices environnementaux et économiques** : Sensibiliser le public aux impacts environnementaux des déplacements et aux économies réalisables en optant pour des alternatives durables peut influencer les choix.
- **Outils numériques et plateformes interactives** : Le développement d'applications et de plateformes en ligne regroupant les offres de loisirs, les transports disponibles et les itinéraires facilitera l'organisation des déplacements et encouragera l'usage des modes alternatifs.

Actions prioritaires :

- Améliorer la signalétique et l'information en gare et aux arrêts de transports publics vers les destinations de loisirs.
- Développer des campagnes de sensibilisation mettant en avant les bénéfices des transports durables pour les loisirs.
- Créer des plateformes numériques centralisant les offres de loisirs et de transport pour simplifier la planification des déplacements.
- Communiquer davantage à propos des avantages comparatifs de pratiques plus durables, tout en ciblant les leviers les plus efficaces, et pas forcément seulement sur la durabilité : profiter du paysage, découvrir une région, transports publics moins stressants, etc.

PERSPECTIVES POUR DE FUTURES RECHERCHES ET ACTIONS POLITIQUES

Ce travail mené sur les mobilités de loisirs a mis en évidence des tendances et des enjeux clés, mais plusieurs axes de recherche complémentaires permettraient d'affiner la compréhension des comportements et d'orienter plus efficacement les politiques publiques. Parallèlement, des actions expérimentales pourraient être mises en place pour tester des solutions innovantes et favoriser le report modal vers des alternatives durables.

Analyse approfondie des déterminants individuels et sociaux des choix modaux

- **Étudier l'impact des normes sociales et des représentations sur les modes de transport pour les loisirs.** Certaines catégories d'usagers, bien que favorables aux modes alternatifs, continuent de privilégier la voiture. Comprendre ces freins comportementaux permettrait de mieux orienter les campagnes de sensibilisation.
- **Explorer les différences générationnelles dans les pratiques de loisirs.** Les jeunes adultes sont plus enclins à adopter des pratiques durables, mais à quel point ces comportements persistent-ils avec l'âge et l'évolution de leurs contraintes personnelles et professionnelles ?
- **Proposition :** étudier sur le moyen/long terme l'effet des événements de vie sur les pratiques de loisirs (naissance, mariage, déménagement, nouvel emploi, retraite, etc.)

Saisonnalité et adaptation des offres

- **Observer les évolutions des pratiques récréatives face aux changements climatiques.** Une baisse d'enneigement pourrait modifier les pratiques hivernales, entraînant une réorientation vers d'autres formes de loisirs.
- **Analyser les opportunités d'une diversification saisonnière.** Comprendre comment inciter les excursionnistes et les courts séjours à mieux répartir leurs pratiques hors des périodes de haute affluence.
- **Proposition :** Réaliser une étude qualitative à partir d'entretiens ciblant les vacanciers et excursionnistes

Actions politiques et expérimentations

Expérimentation de politiques tarifaires ciblées

- **Tester des incitations financières pour le report modal.** Proposer des tarifs préférentiels sur les trains et les bus pendant les périodes de forte affluence routière (vendredi soir et dimanche soir) pour les courts séjours et excursions.
- **Offrir des réductions sur les abonnements multimodaux pour les loisirs.** Encourager l'utilisation de passes de transports combinés adaptés aux pratiques récréatives.

Développement d'expérimentations territoriales

- **Mettre en place des navettes expérimentales vers des destinations touristiques mal desservies.** Tester un service de bus reliant les centres urbains aux sites de loisirs naturels ou sportifs en hiver et en été.
- **Créer des « zones sans voiture » sur des périodes de test.** Expérimenter des espaces piétonnisés ou accessibles uniquement en transports publics et vélo pour observer l'évolution des flux.
- **Déployer des stations de mobilité multimodale temporaires.** Tester des pôles combinant parkings relais, vélos en libre-service et accès facilité aux transports publics dans les zones à forte affluence récréative.

Communication et sensibilisation

- **Expérimenter des campagnes de communication ciblées.** Tester différentes approches (ex. sensibilisation environnementale vs mise en avant du confort et de la contemplation dans les transports en commun) pour mesurer leur impact sur les changements de comportements.
- **Développer des applications et plateformes intégrant loisirs et transports.** Proposer un outil numérique facilitant la planification des loisirs en intégrant l'ensemble des solutions de transport et des offres tarifaires à disposition.

Les perspectives de recherche et les expérimentations proposées soulignent des enjeux cruciaux pour l'évolution des mobilités de loisirs. D'une part, la **compréhension fine des comportements** permettrait d'identifier les leviers d'action les plus efficaces pour encourager des pratiques de déplacements plus durables. D'autre part, **l'expérimentation de solutions concrètes**, comme des **politiques tarifaires incitatives** ou des **infrastructures multimodales**, permettrait d'évaluer leur impact en conditions réelles et d'ajuster les stratégies en conséquence.

Un enjeu majeur réside dans la réduction de la dépendance à la voiture, particulièrement pour les excursions et courts séjours en hiver. L'amélioration des alternatives, à travers des offres combinées et une meilleure accessibilité aux transports publics, pourrait favoriser un report modal significatif. Par ailleurs, la question de **l'équité sociale** dans l'accès aux loisirs est centrale : les ménages à faibles revenus ont des pratiques plus contraintes, et des politiques adaptées pourraient garantir un accès équitable aux espaces de loisirs.

Enfin, les **expérimentations** doivent aussi intégrer la question du changement climatique. L'**évolution des pratiques**, notamment en hiver avec la diminution de l'enneigement, nécessitera une **adaptation** de l'offre récréative et des infrastructures de transport. Une **approche combinant études comportementales, innovations et politiques publiques** adaptées sera essentielle pour assurer une transition vers des loisirs plus durables et accessibles à tous.

VI. ANNEXES

MÉTHODOLOGIE DES ENQUÊTES ET ÉCHANTILLONS

L'objectif du projet présenté ici est d'apporter une dimension supplémentaire par un focus sur les pratiques de loisirs pendant les périodes estivales et hivernales, en faisant correspondre ces pratiques aux choix individuels déterminés par **1) l'accessibilité aux transports, 2) les équipements de loisirs disponibles, 3) les caractéristiques sociodémographiques, 4) les modes de vie, 5) les attitudes/choix**. L'infrastructure de recherche du Panel Lémanique nous permet d'accéder à un échantillon de la population résidente ayant déjà répondu à plusieurs enquêtes en 2022 et 2023, à propos de leurs caractéristiques sociodémographiques, leurs équipements et leurs habitudes de consommations. En se focalisant **exclusivement sur les résidents du Canton de Vaud**, les enquêtes mobilités de loisirs fournissent quant à elles des données sur les pratiques récréatives.

Ce questionnaire se découpe en quatre parties, venant questionner l'emploi du temps global de l'été à propos des séjours et excursions réalisées, puis les courts séjours, les excursions, et les activités récréatives de courtes durées dans le détail.

1^{ère} partie : Emploi du temps estival • Vacances • Nombre et type de séjours	3^{ème} partie : Excursions • Choix d'une excursion marquante : ○ Localisation(s) excursions ○ Justification de la localisation de l'excursion ○ Temporalité ○ Accompagnement ○ Type d'activité(s) ○ Mode de transport principal ○ Justification du mode de transport ○ Autres modes sur place
2^{ème} partie : Courts séjours • Si un seul court séjour : ▪ Localisation ▪ Justification du choix de localisation ▪ Temporalité ▪ Hébergement ▪ Accompagnement ▪ Activités réalisées sur place ▪ Mode de transport ▪ Raison du choix du mode de transport ▪ Autres modes sur place • Si plusieurs courts séjours : ○ Nombre ○ Choix d'un séjour marquant : ▪ Localisation ▪ Justification du choix de localisation ▪ Temporalité ▪ Hébergement ▪ Accompagnement ▪ Activités réalisées sur place ▪ Mode de transport ▪ Raison du choix du mode de transport ▪ Autres modes sur place	4^{ème} partie : Activités de courtes durées • Types d'activités pratiquées • Récurrence • Temporalité • Choix d'une activité spécifique récurrente : ○ Localisation ○ Justification ○ Accompagnement ○ Mode de transport ○ Justification du mode de transport

Dans le cadre de ce projet portant sur les mobilités de loisirs dans le Canton de Vaud, deux enquêtes ont été réalisées :

- Une enquête portant sur les mobilités estivales s'est déroulée du 11.09.2023 au 09.10.2023, totalisant 1'788 répondants
- Une enquête portant sur les mobilités hivernales s'est déroulée du 05.03.2023 au 15.04.2024, totalisant 1'854 répondants
- 1'159 répondants ont complété les deux enquêtes

Trois pondérations calculées sur la base de l'âge, du genre, du statut d'activité, et du niveau de formation ont été réalisées afin de correspondre aux enjeux d'analyses et de comparabilité des deux enquêtes.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES ET SOURCES

Références

Ben Akiva M., Lerman S., 1985, *Discrete Choice Analysis: Theory and Application to Predict Travel Demand*, The MIT Press, 412 p.

Mc Fadden D. L., 1975, *Urban travel demand: a behavioural analysis*, North-Holland Publishing Co., Réimprimé en 1996, 215 p.

Munafò S., 2016, *Cadre de vie et mobilités des loisirs : une remise en question de la ville compacte ?*, Thèse de doctorat, EPFL, 590p.

Pini G., Giacomel A, Martin A., 2018, La mobilité de loisirs en Suisse : état des lieux et évolution 2005-2015. Technical Report, Office fédéral du développement territorial (ARE).

Schlich R., Schönfelder S., Hanson S., Axhausen K. W., 2004, Structures of leisure travel: temporal and spatial variability, *Transport Review*, vol. 24.

Documentation en ligne

Munafò S., Pearce P., 2016, Cadre de vie et mobilités de loisirs : une remise en question de la ville compacte ?, *Préparer la transition mobilité*, [Forum Vies Mobiles](#)

Office fédéral de la statistique. (2019). Pratiques culturelles en Suisse. [BFS](#)

Parc Naturel Régional Gruyère Pays-d'Enhaut. Vers une durabilité forte dans le tourisme. [Parc Naturel Gruyère](#)

Vogelwarte Sempach. Activités de loisirs. [Schweizerische Vogelwarte](#)

Articles de presse

[Retour du ski: comment éviter les bouchons le dimanche? | 24 heures](#)

[Retours de ski: des villages du Chablais fermés aux automobilistes le week-end - rts.ch - Vaud](#)



EPFL